4.5.42	Freden	4 torpeder missat i Atlantkonvoj
4.5.42	Hildur	Flygattack i Rotterdamkonvoj
4.5.42	GG 139 Miriam	3 minexpl. i vaden 61'W Skagen
5.5.42	Burgundia	Flygattack vid Frisiska öarna
7.5.42	Ruth	Flygattack vid den Helder
7.5.42	Aslög	Flygattack -"-
8.5.42	Nämdö	Flygattack vid Den Helder
8.5.42	Adolf Bratt	-"- -"-
8.5.42	Fredhem	-"- -"-
11.5.42	Thule	Flygattack i Rotterdamkonvoj
12.5.42	Tolken	+ Torpederad N 51°50' - W 34° 00'
15.5.42	GG 196 Svea	Flygattack 100'W Skagen
15.5.42	Sixten	Flygattack i Rotterdamkonvoj
16.5.42	Torkel	Bombad i konvoj ONS 62 Plymouth Sounc

18.5.42	Tisnaren	+ Torpederad N 3°38′ - W 32° 01′
23.5.42	GG 63 Normandie	Flygattack W Skagen
28.5.42	Wasaborg	Konvojkollisiion med Consul Bratt
28.5.42	Consul Bratt	-"- med Wasaborg Rotterdamkonvo.
29.5.42	Mågna	Bombad i Rotterdamkonvoj
29.5.42	Aslög	Bombad i Rotterdamkonvoj
30.5.42	Värmdö	+ Bombad i sank i Rotterdamkonvoj
30.5.42	Adolf Bratt	Bombskadad i Rotterdamkonvoj
1.6.42	Orion	Minskadad vid Elbe I lysboj
3.6.42	Anna	+ Torpederad, N 34°10′ - W 68° 22′
3.6. 42	GG 154 Noomi	Flygattack W Skagenspärren
5.6.42	Frigg	Minskakning vid Borkum
6.6.42	GG 27 Ingun	Flygattack W Skagensprären
7.6.42	Masen	Bombskadad i Emden
9.6.42	Stureborg	+ Flygtorpederad 160′W Haifa (Röda Kors)
10.6.42	Thule	Minskakning i Rotterdamkonvoj
12.6.42	GG 55 Beatrice	Flygattack 55′WNW Skagen
12.6.42	Bojan	+ Minsprängd utanför Rügen
12.6.42	Hallaren	Flygattack i Pireus (Röda Kors)
12.6.42	Sirenes	Bombad i Rotterdamkonvoj
12.6.42	Senta	+ Bombad i sank mellan Helgoland-Borkum
14.6.42	Devon	Flygattack i konvoj vid Newport
14.6.42	Kaaparen	+ Sänkt vid kollision på Halifax redd
16.6.42	Ryska ubåtar i Östersjön - allmänt.	
14.6.42	Konung Gustav V	Kollision utanför Rügen
16.6.42	Ulla	Torpedmiss 14′SSO Svenska Högarna
19.6.42	Ceylon	Minskadad i Rotterdamkonvoj
20.6.42	Skandia	Bombskadad i Emden
21.6. 42	Eknö	+ Minsprängd i Wesers mynning
22.6.42	Ada Gorthon	+ Torpederad 2½′Ö.Bläsinge By,Öland
22.6.42	Gudrun	Minskakning i Rotterdamkonvoj
23.6.42	Normandia	Bombskadad i Emden
25.6.42	Tynningö	Grundstött vid Hävringe
26.6.42	Viking	Bombskadad i Bremen
26.6.42	Frode	Bombskadad i Bremen
26.6.42	Maria Gorthon	Flygattack vid Borkum

FREDEN 4.5.42

UTSATT FÖR FYRA TORPEDANFALL KL. 21.30-23.30 - 2 TORPEDER PASSERAT UNDER FARTYGET OCH YTTERLIGARE 2 TÄTT FÖRÖVER ...

Report

På resa Bermuda- New York attackerades Freden kl 21.30 mån 4.5.42 då utkiken om STB såg en torped såg en torpedbana passera tätt framför stäven från STB till BB. 2 utkikar var utposterade på bryggan,en på vardera sidan Sjön var grov. Vakthavande 2e styrman blåste livbåtsalarm och alla ombord var på däck med påsatta livbälten då torped nr 2 kl 22 sågs passera under fartyget midskepps.Torpedbanan iakttogs tydligt och fortsatte på andra sidan. En timme senare gick en tredje torped under fartyget strax för om bryggan.Även om den gick för djupt gick den inte så djupt som den föregående. Kl 23.20 strök torped nr 4 tätt förbi stäven.Den gick så tätt under ytan att den sågs hoppa mellan två vågor då den passerade och ljudet av den lät som en flygplansmotor och hördes tydligt av stuert i hans hytt. Kl 23.10 sågs en ubåt med däcket överspolat av sjön c:a ½ mile avstånd tvärs BB. Befh lät svänga fartyget med aktern mot ubåten och hela besättningen gick nu i de två livbåtarna och rodde undan från fartyget.Hela natten följde livbåtarna fartyget som dock inte utsattes för flerattacker och kl 08.30 tis 5.5 bordades Freden igen och resan fortsattes. Under natten hade fartyget drivit 15 miles ur kursen. Resan fortsatts med 8½ knop och 2 utkikar posterade dag och natt. Fre 8.5 kom Freden till New York

Ingen rapport nådde Sverige

Incidenten nådde inga svenska myndigheter. Coast Guard tog emot befhs rapport och Ian Millar, Maritime Research, 1806 Bantry Trail, Kernersville North Carolina, införlivade den i sitt arkiv 1985.

Crew List

(Sannolikt densamma som 4.10.42)

Befh Ernst Svensson, Rådmansgatan 6c,Norrköping, F-89 (29.11.41)

1e styrman J.Starck, 34 år
2e styrman P.Bacci, f-14, Svendborg,Danmark (8.5.42)
Chief A.Andersson, 54 år
2e maskinist P.Salm, 27 år, estländare
stuert J.Krabbe, 41 år
Kock G.Schönbeck, 21 år
Mässuppassare W.Nutt, 30 år - British
Matros Joel Petterson, Jonstorp, f-15 (2.6.42)

Matros B.Sörensen, 20 år , dansk
Matros, D.Fitch,Port Willimas, Nova Scotia (2.6.42)

forts

FREDEN 4.5.42

Crew list forts

Matros J.Bouchie, 50 år - British
Matros L.Kennedy, 26 år -"-
Lättmatros C.Karlsson, 30 år
Eldare M.Olsen, 31 år - Isländing
Eldare M.Fekkers, 42 år, Holländare
Kämpare W.Jensen, 54 år - dansk

I övrigt se Freden 4.10.42

HILDUR 4.5.42

UNDKOMMIT R.A.F.-ANFALL MOT ROTTERDAMKONVOJ MED NÅGRA FÅ SKOTTHÅL.

Journalutdrag

Fre 1.5.42 på resa Oxelösund-Rotterdam med last av järnmalm kl 20.30 ankrat på Altenbruchs redd, STB + 60 famnar.

Lör 2.5 Till ankars i väntan på konvoj, gått sjövakter.

Sön 3.5 06.45 hyvat upp och fortsatt. 07.20 erhållit eskortofficer och signal matros ombord vid Cuxhaven. Kl 08.40 lämnat lotsen vid Elbe III och fortsat resan i konvoj föregången av minsvepare och med eskort av förpistbåtar.

Mån 4.5 kl 03.05 utsattes konvojen för flyganfall.Fartyget erhöll onga bombträffar men törnade mot något flytande föremål,troligen någon vrakspillra, varvid bordläggningen kan ha skadats. Kl 11.55 utsattes konvojen ånyo för anfall av 8 st engelska flygplan vilka fällde bomber och belade fartygen med kulspruteeld i låganfall.Flrea bomber exploderade i vattnet helt nära fartyget varvid kraftiga skakningar uppstod i skrovet. Vid kulsprutebeskjutningen av fartyget genomsköts STB luftrör i förliga brunnen samt förliga salongshusskottet. Talrika andra träffar orsakade inga skador.Tankar och rännstenar pejlats och fartyget är tätt,men skador å skrovet kan möjligen ha uppkommit på grund av skakningarna. Kl 19.30 erhölls lots vid Hook van Holland.Kl 21.45 förtöjt i Waalhaven med BB ankare,60 famnar kätting samt wirar fast i bojar.

Rotterdam 5.5.42

Ch.Schönhult B.Cronberg [signature]
1e styrman 2e styrman Befh

(Insänt av rederiet till SKN 20.5.42)

Reparation

Öresundsvarvet i Landskrona enligt räkning 29.9.43 reparerat kulspruteskyddet på bryggan för 115 kr samt förnyat ett 16′- luftrör med huv på fördäck STB 160:- kr Totalt: 275:-

Reparationen ingick i klassning i mars 43.

Assurans

SKN 21.9.44 ersatt rederiet med 275 kr.

Historik

Se Hildur 25.7.43 bombad i Hamburg.

GG 139 MIRIAM 4.5.42

FÖRLORAT TRÅL OCH ANKARE VID TRE MINEXPLOSIONER 61′W. SKAGEN.

Sjörapport

Mån 27.4.42 gick vi ut med GG 139 Miriam från Öckerö,skeppare Arne Karlsson för snurrevadsfiske 61′W ut från Skagen på 73 famnars djup. Tidigare hade vi fiskat 5′ längre österut. Kl 18 mån 4.5 ankrade vi och satte ut redskapen åt norr.När vi skulle ta in vaden och fått in ett halvt tåg exploderade en mina ungefär 100 famnar nord om oss. Tåget hade troligen träffat en öm punkt på minan. Tåget gick emellertid inte av,utan vi kunde fortsätta att hiva in tills vi fick 8 tåg. Då sprang tåget av i en annan minexplosion, men vi hivade sakta på det andra tåget tills återen mina exploderade mot ankarwiren. Då vågade vi inte ligga kvar längre utan vi måste släppa från ankaret och kapa det andra tåget. Vi förlorade härigenom vaden och 8 tåg. I de tågen vi fick igen finns djupa rispor så vi måste kassera ytterligare 6 tåg.Då den första minan exploderade skakade båten så pass hårt att ledstången lyfte sig från stöttorna.När den sista minan sprang av lossnade 2 plåtar i STB bog,drevet gick ut i båda bogarna med läckage som följd och motorn stannade.En del föremål i skansen och i maskinrummet föll ner och förstördes,en hel del proviant föll i durken och blev förstörd och flera fisklådor välte. Vi måstegå ifrån ankaret. Förlusten av redskap och ankare uppgår enligt medföljande räkning till kr 2443:90.Vi måste driva om båten och kostnaden för detta belöper sig på 500 kronor.Den sammanlagda förlust vi således åsamkades uppgår till kr 3413:90. Vi få med anledning av det ovan anförda vördsamt anhålla om att hos SKN utfå ersättning för de förlorade redskapen.

Öckerö 26.5.42
Arne Karlsson
Skeppare på GG 139 Miriam.

Att ovanstående är med sanningen överensstämmande intya härmed samtliga vid tillfället ombordvarande besättningsmän.

Stig Bryngelsson Erling Andreasson Yngve Karlsson Erland Karlsson
Gösta Jansson

Reparation och nya redskap

Miriam sliptogs och drevades för 500:- vid Ernst Backmans Slip på Öckerö
Öckerö Vadbinderi levererade 7.5 en ny vad med lyft och tillbehör 470:-
Julius Albrechtssons & Co i Göteborg levererade enligt räkning 5.5.42 360 meter stållina, 150 famnar snurrevadståg, 15 meter stolpkätting, 27 meter 7/16″ kätting, ett ankare på 98 kg,lösa flyn till detta, 9 st shacklar, en bojtunna samt splitsar,kauser och länk för totalt 2443:90
"Vad beträffar snurretågen kunna vi icke för närvarande leverera mer än 2 trossar då vi icke ha flera på lager."

forts

GG 139 MIRIAM 4.5.42

INGEN ERSÄTTNING FRÅN SKN - FISKAT PÅ FÖRBJUDET VATTEN!

SKN skrev 29,5.42 till Skeppare Karlsson,Öckerö:

" Vi hava emottagit eder rapport av den 26 ds angående viss redskapsför-förlust mm vid fiske den 4 maj 1942 61 distansminuter västerut från Skagen.Av redogörelsen synes framgå att ni skulle hava fiskat uppe i det tyska minfältet mellan Norge och Danmark ,vadan det icke är alltför överraskande att ni råkat ut för upprepade minsprängningar. Vi framhålla emellertid att det enligt uttryckliga bestämmelser är förbjudet att fiska inom det område i Skagerack mellan Norska och Danska kusterna som begränsas i öster av en linje 10 sjömil Öster om linjen Flekkeröy i Norge och Sandneshage i Danmark och i väster av en linje 10 sjömil väster om linjen Lindesnes-Lodbjerg.

Då skadan sålunda uppkommit vid fiske å vatten där krigsförsäkringen icke gäller ,kunna vi icke ersätta den uppkomna skadan .

Med utmärkt högaktning
Statens Krigsförsäkringsnämnd.

Miriam fått minor i redskapen igen

Den 3.9.42 inbogserade Miriam den minskadade MD 91 Carina till Marstrand.
29.10.42 exploderade en mina i Miriams trål 18′W½N Vinga fyr då 25 famnar av wiren halats in. Resterna av trålen måste kapas.
Av denna förlust på 1800:- ersatte SKN 24.11.42 kr 1200:- (SKNEIII 245)

29.8.44 ½′ StO Svenska spärrprickarna vid andra draget brast ena linan till snurrevaden kl 09 och sedan brast även den andra linan sedan vaden sannolikt fastnat i en mina. Det var hård W vind och stark västgående ström. Förlorat snurrevaden och 5 tåg värda 1801:75
SKN ersatte 4.10.44 kr 1201:17 (SKNEIII 320)

Historik

Se Miriam 7.10.40.

3.9.42 undsatte Miriam minskadade MD 91 Carina och inbogserade henne till Martstrand

BURGUNDIA 5.5.42

TVÅ BOMBTRÄFFAR MIDSKEPPS I KONVOJ CUXHAVEN-ROTTERDAM.

Rapport

På resa Oxelösund-Cuxhaven-Rotterdam. Rumslast 2157 ton järnmalm. 21 ombv
Djupg F.16′7″ - A. 17′2″
Bombad tis 5.5.42 kl 02.50 i konvoj utanför de Frisiska Öarna, lat.N 53 36′ O. 5 23′på W. kurs med 7,5 knops fart. W vind och sjö, någon slingring, skyad luft.Befh, Begleitoffizier och 2e styrman på bryggan. Utkik på styrhyttstaket. 9 lindrigt sårade, en mera komplicerat (2e maskinisten,ögonarm skadade) Inga dödsoffer.

Journalutdrag.

Ons 29.4. kl 05.45 avgått från Oxelösund dest. till Kielkanalen för order. Lämnat lotsen vid Hävringe 07.10.Svag vind, klar luft.
Lör 2.5 07.15 anlänt Kiels fyrskepp, fått lots och styrt in till Holtenau yttre redd och ankrat där 08.30 för visitation och kontroll.Lättat ankar 09.55. Kl 11 förtöjt i Holtenau sluss. Genom mäklaren ,Sartori & Berger, erhållit order att gå till Rotterdam. Kl11.25 avgått från Holtenau med kanal lots och 19.30 anlänt Brunsbüttel. Förtöjt innanför slussen i väntan på definitiv order från rederiet om dest.orten. Svag vind, mulen luft.
Sön 3.5 kl 10 erhållit telegrafisk order från rederiet att avgå till Rotterdam. Kl 11.15 gått till bunkringskajen och bunkrat 31 ton kol .- Kl 12.56 förtöjt i Brunsbüttel sluss.BO kommit ombord för inspektion. Kl13.45 gått ut ur slussen med lots ombord. 16.15 ankrat vid Altenbruch och en timme senare fått order att vara vid Cuxhaven 09.30 måndag morgon.
Mån 4.5 lättat ankar 08.45 och 09.30 fått kontrollofficer och en signalmatros ombord vid Cuxhaven.Kl 10.50 lämnat lotsen och gått in i konvojen som nr 3.Därefter styrt i konvojen under kontrollofficerens ledning.Frisk byig vind, skyad luft.
Tis 5.5 kl 02.30 flyglarm från förpostbåtarna. Kl 02.50 på ungefärlig lat N.53 31′- O.5 23′anfallen av ett brittiskt plan från STB sida vilket fällde minst 2 bomber och besköt fartyget med kulsprutor. En bomb träffade bryggan vid skorstenen och den andra vid maskinskylightet.Vid explosionerna blev bryggan svårt ramponerad.Befh, kontrollofficeren,2e styrman, rorsman och utkiken blev lätt skadade av splittrat glas och bombsplitter samt dessutom mer eller mindre bedövade.Båda livbåtarna förstördes och båtdäck blev svårt ramponerat. Eld utbröt på båtdäck om STB, i etelgrafhytten samt på maskintoppen,vilken dock kunde släckas på en timmas tid av egen besättning och med hjälp från en förpostbåt som kom långssidan med en slangledning.På grund av sönder sprängda rör rusade ånga och vatten ut i maskinrummet så att ingen kunde uppehålla sig där. Maskintelegrafen och talröret till maskinen blev förstörda och ingen order om att stoppa maskinen kunde

BURGUNDIA 5.5.42

ges,varför denna fortsatte att gå så länge tillräckligt tryck fanns i pannorna. Avtsängningsanordningen på bryggan från pannorna till maskinen var obrukbar på BB sida men blev avstängd om STB. På grund av det osäkra läget och att ett nytt anfall kunde väntas när som hlst ,ansågs det bäst att de skadade tillsammans med den kvinnliga kökspersonalen skulle gå över i en förpostbåt. 2e maskinist Nilsson värst skadad i ögonen och ena armen. Då det visade sig att fartyget flöt återvände samtliga ombord utom 2e maskinisten och kökspersonalen. De senare fördes av förpostbåten till Rotterdam där 2e maskinisten inlades på sjukhus. Rundpejlingar i tät följd visade att fartyget var tätt. Ett par större hål i akterdäck STB tätades med träpluggar. Handstyrningen tillkopplats .Så gott som all hyttinredning mer eller mindre skadad. Då elden ombord släckts tog en förpostbåt fartyget på släp mot Borkum. Då maskinrummet åter kunde beträdas visade det sig att maskin och pannor var brukbara. Ånga togs då upp på nytt och kl 09.10 kastades bogserkabeln loss och Burgundia kunde för egen maskin fortsätta med reducerad fart. Kl 11.15 anlände på telegrafisk order från förpostbåten en större bogserbåt som tog Burgundia på släp från Hubert Gatt-bojen upp. till Emden. Strax utanför slussen mötte ytterligare 2 av marinens bogserbåtar för assistans. Kl 19 förtöjt på anvisad plats i Emdens hamn. En läkare kom omedelbart ombord och undersökte de skadade. Dessa voro befh, Ie styrman, chiefen, kontrollofficeren, timmerman, matroserna Nilsson och Mattson, jungman G.Eriksson och smörjare E.Karlsson. Skadorna för asmtliga av lindrigare art.

Emden 10.5.42
C.E.Olsson
Befh

Personskador

Befh: glassplitter i ena handen.
Ie styrman: Ömhet i bröstet,troligen inget revben knäckt.
2e maskinisten: Ögonen och ena armen.
Chiefen: Bråckskada, fått känning härav 6.5
Timmerman:Skärsår i högra handen.
Matros:Nilsson; Ytliga splittersår i huvudet, mindre skada i högra ögat.
Matros Mattson: Högra knät
Jungman Eriksson: Splitterskador i vänstra låret.
Smörjare Karlsson: Splitterskada i bröstet,högra benet och vänstra hälen.

Maskindagboken:

5.5.42 kl 02.30 flyglarm. kl 02.50 blev fartyget utsatt för flyganfall. En del ångrör träffats av kulor och splitter så attångan rusade ut i maskinrummet. Flera försök gjordes att gå ner och stänga av ångan men det lyckades inte förrän ångan rusat ut till en del så att maskinen stoppade. Efter prov. rep. av skadade rör kunna fortsätta resan efter att ångan

BURGUNDIA 5.5.42

tagits upp igen i pannorna kl 08.20. - Kl 16.05 varierande manövrer. Förtöjt kl 17.45. Avgått från slussen 18.25. Var. manövrer. Anlänt till Emden och förtöjt kl 19. Avsläct STB panna. 3ans och 5ans bärlager i tunneln gick varma ävensom buntlagret i maskinen i brist på kylvatten emedan kylvattensröret blevskadat av splitter.

Förteckning över skadorna

Backen: Ankarlanternfallet avslitet. En 2½'' wire sprängd vid bogsering.

Fördäck: Ians lucka upplyft genom lufttrycket.Presenningar och träluckor genomskjutna på flera ställen. Topprepstaljan splittersakad.

Styrhyttstaket: Skärmen bortsliten,standardkompassen neddtryckt och nakterhuset skadat. Navis Azemuth skadad.

Bryggan: Bryggskärmen bortsliten runt om.Däcket delvis uppfläkt och sönderskjutet. Styr- och karthytterna skadade,telegrafen avslagen, talrören förstörda, fönstren splittrade,inredningen förstörd,sjökort, kikare, böcker mm förstörda.Pejlingsapparaten skadad,kronometern lossryckt, ett obs.ur skadat. Båda sidolanternorna slungades överbord,alla el.ledningar avslitna. Betongskyddsrummet skadades och föll ner på STB sida. Skorstenen tillbucklad och skadad av kulor och splitter samt loss i däck och stagen avslitna.Luftrören sönderslagna, plåtar akterkant och på sidorna uttryckta och skadade, livbältslåren med inventarier såsom djup-och handlod mm delvis förstörda , 2 tunnor med klorkalk och 2 med sand helt förstörda.

Båtdäcket: Hela däcket skadat av splitter och kulor.Luftrör,skylights,skott och sanitetstank mycket skadade. STB-trappan till bryggan sönderslagen. Järnbrädgångarna uttryckta,STB livbåt bortsprängd, BB båt totalt förstörd, STB förliga dävert skadad,båda livbåtstaljorna sönderskjutna, STB livbältslår och livbälten uppbrända,BB livbältslår söndertrasad och en del livbälten förstörda, Telegrafisthytten och radioanläggningen förstörda,skärmen bortsliten på akterkant,proviantlåren med sill och fisk totalförstörd, en tunna med salt kött och fläsk skadad. Befh hytt och övre rökhytten skadades och radioapparaten förstördes.

Midskeppsdäck: Samtliga befälshytter, expeditionshytten och befälsmässen med inredning och inventariet mer eller mindre skadade av splitter och kulor. Alla ytterdörrar skadade. Klosetter och badrum skadade. Köket ramponerat och en stor del av köksinventarierna skadade. I pentryt förstördes proviant såsom the,socker, mjöl, gryner, potatis och kryddor.

Huvuddäck: Salong och passagerarhytterna med inventarier skakade av lufttryck och vatten. I salongspentryt porslin och glas mm krossats. På akterdäck slogs stora hål i järndäcket, luckorna upplyftes av lufttrycket,träluckor och presenningar skadades av kulor och splitter,luckjärnen kröktes,

BURGUNDIA 5.5.42

en av 3ans skärstockar genomskjuten, förliga vantet om STB geonomskjutet, samtliga bomtaljor splitterskadade,aktre mastbordet skadat förkant BB.
Poopen: Förkantskottet och luftröret splitterskadade.Däcket något skadat. En rorledningsbock och en wire splitterskadade.
Maskinrummet: 3ans och 5ans bärlager i tunneln gick varma samt buntlagret i maskin p.g av brist på kylvatten. Kylröret brustit. Kondensorgaveln läck. Söndriga rör: telemotorstyrningens ledningsrör förstört, avloppsröret från lysmaskinen bräckt, maskinmatniggsröret avslaget ,ångrör till styrmaskin avslitna,värmeledningsrör midskepps och akter samt winschrör på akterdäck förstörda,stora tankfyllningsröret bortslitet, el.ledningar förstörda till lanternor, maskinrum,hytter och salonger, avloppsröret från askejektorn förstört, lysmaskin nr 2 skadad, pådragningsventilens avstängning på BB pumpa , donkeymatningspumpen, förvärmaren, vattenledningsrör till däck, till köket,klosetter,sanitets -o ch FW-tankarna,varmvattensberedaren till badrummen förstörda.

Reservation för skador som ännu ej kunnat upptäckas. Emden den 10.5.42

Y Cassel
Iestyrman

Holg.Nielsen
Öv.mask.

C.E.Olsson befh

(Ytterligare skador: se sjöförklaringen Nedan)

Sjöförklaring i Norrköping 18.6.42 kl 11 -Rådhuset (H)

Sakkunniga Hamnkapten B.J.Eriksson och sjökapten Henry Lind.
Hålits inför lyckta dörrar

Härvid inlämnades även en förteckning rubricerad:

Tillkommande haveriskador

Backen: 1 kulhål i skottet på akterkant. Trallet skadat u. bogseringen.

Fördäck: Buckla i brädgångsplåten mitt för lucka I och 2 STB.
Splitterskador på förmastens fall och 2ans wiretopprep STB.
Midskepps: Däcksbalkarna till båtdäcket upplyfta.Brädgången STB intryckt av förpostbåt. Splitterskador på aktre brädgången BB.
Båtdäck: Flotten på gnisthyttstaket sönderslagen.Omfattande skador på alla till behör och sjösättningsanordningar för livbåtarna.
Bryggan: Ångvisslans wire avslagen.Strålkastaren och morselampan skadade.
Akterdäck: Skador på brädgångar, länsport BB mm
Expeditionen: Signalflaggor, 3 nya svenska flaggor förstörda av syra liksom en belgisk och en holländsk flagga.Medicin- o förbansartiklar, 12 extra laddningar till Kustossprutorna, div förnäödenheter förstörda.

BURGUNDIA 5.5.42

Diverse: 5 Mörners livräddningsdräkter förstörda av brand,splittero syra. 4 livvästar skadade, 4 livbojar med ljus förstörda, 23 livbälten av kork uppbrända, 15 ventilglas spräckta och förstörda.

xxx xxxx xxx

Befh Olsson: Konvojen bestod av 8 lastfartyg med eskort av 4 förpostbåtar. En gick för, en akter om konvojen och en på vardera sidan.Gick i vanlig konvojordning med ett beordrat inbördes avstånd, 300 meter i längsled och 200 meter i sidled, varvid Burgundia gått som nr 2 på utsidan. Burgundia hade inte varit beväpnad. Enda vapnet ombord varit 2 mausergevär för beskjutning av drivande hornminor. 2e styrman tagit vakten på bryggan kl 24 timmerman till rors,matros Nilsson utkik. I maskin hade 2e maskinisten och smörjare Carlsson vakten och i eldrummet eldare Ask. Även befh och BO på bryggan. En stund efter flyglarmet från förpostbåtarna kom plötsligt ett plan från sidan strykande över masttopparna under kulspruteeld och bombfällning för att omedelbar därpå försvinna.Endast Burgundia anfalliet och bara av ett plan såvitt befh kunnat se. Befh inte tänkt på huruvida förpostbåtarna beskjutit planet eller ej.Släckningsarbetet genast igångsatts. Det fnns en motorspruta i maskinrummet men den kunde inte nås p.g. av all ånga som strömmade ut där. Elden bekämpades framgångsrikt med annan släckningsmateriel och från en förpostbåt som kommit långsides drogs en slangledning ombord. Elden snart släckts. Medan släckning pågick fortsatte konvojen och den blev senare flera gånger utsatt för flygangrepp på vägen till Rotterdam. Efter angreppet togs åtminstone halva Burgundias besättning ombord i 2 förpostbåtar ,men återvände senare så när som på 2e maskinsiten och 3 kvinnor. Maskin hade stannat så småningom, troligen efter mindre än 2 timmar. De skador förpostbåten orsakat berodde på sjöhävningen. Burgundia införts till Emden och efter prov.reparation innevarande afton (18.6.) avgått till Oscarshamns varv för fullständig reparation.

2e styrman Larsson: Burgundia stävat i väst och planet kommit från norr och gått tvärs över fartyget på så låg höjd att det ~~xxxxx~~ strukit över masttopparna. De bomber som fällts hade åstadkommit bucklor i däcksplåtarna men hade inte varit så kraftiga att de förmått genomtränga däcket. Branden släckt efter efter omkring en timme.

Timmerman: Det var månsken vid anfallet och inte mörkare än att konturerna av de närmaste fartygen i konvojen kunnat urskiljas. Ej sett planet enär styrhytten var inbyggd,endast sett reflexerna av ett par ljus i styrhytts fönstren. Ej hört något ksp-smatter och ej kunnat se bombfällningen. Alle man på däck. En del begivit sig till båtarna och funnit dem bortsprängda.2 förpostbåtar tagit ombord en del av manskapet. Vid släckningen bara använts pytsar och en slang från förpostbåten. Burgundia efter angreppet vänt och lämnat konvojen. Maskinen stannat av sig själv så småningom.

BURGUNDIA 5.5.42

Matros Nilsson: Månsken under natten. Nilsson stått på styrhyttstaket och sett planet 10 minuter innan det anföll.Han hade varskott 80 som i sin tur ombesörjt att flyglarm givits från närmaste förpostbåt strax därefter. Nilsson hoppat ner på däck då han ansåg faran överhängande.Planet strök över fartygeti masttoppshöjd midskepps ,sköt med kulsprutor och fällde bomber av mindre kaliber som ej hade förmått slå igenom däcket.Om bomberna startat branden visste inte Nilsson men kulor genom gnisthytten kan ha varit antändande. Skadorna genomgående avsevärda på skilda platser ombord.

Chiefen Nielsen: Väckts i sin hytt av bombexplosionerna.Kommit ut på däck då 2e maskinisten,smörjare Karlsson och eldare Ask redan hunnit upp ur maskin. Splitter slagit ner i maskin och skylightluckorna slungats upp. En del kulor slagit genom däcket ner i maskin. Endast STB panna kunnat stängas av.Maskinen troligen varit igång till framemot kl 05.Det hade varit svårt att höra maskindunket genom det skarpa väsandet av utströmmande rusånga. Först vid 06-tiden varit möjligt att gå ner i maskin.Då hade man satt igång att täta ångrören med packningar och klammer. Efter att ha eldat upppannorna kunnat starta maskin igen och gå mot Emden.

Smöjare Carlsson: Hört flyglarmet i maskinrummet där han var med maskinist Nilsson, Dessutom kom siggal därom från bryggan. Carlsson genast varskott eldare Ask medan maskinist Nilsson börjat klättra upp mot däck för att väcka Chiefen. Innan han kommit upp inträffade anfallet. Lyset slocknat i maskin,splitter och kulor trängt ner, skylightluckorna kastats upp och rusånga fyllt maskin från brustna rörledningar. Alla 3 skyndsamt klättrat upp för att inte bli skållade. Carlsson hjälpt till attssläcka elden. Maskinen fortsatt att gå till troligen framåt 06.

Eldare Ask: Inte hört flyglarmet men varskotts av smörjare Carlsson. Var i eldrummet då explosionerna skakade hela fartyget. Synnerligen kraftiga explosioner. Då Ask rusat genom maskin hade redan vakten där varit på väg upp och ånga strömmade ut ur rören.Hjälpt till att släcka elden med pytsar.

KK memorial 30.7.42 Ej för publicering

Bombangrepp av flygplan under gång i konvoj. exofficio Bo Bergström

---

Telegram till UD från Gen.kosnulatet,Hamburg 7.5

5 vicekonsulatet Emden inberättat Burgundia 4.5 kl 02.30 svårt skadad vid flygangrepp och måst inbogseras till Emden. Fyra besättningsmän därav en lätt skadad införda Rotterdam. Övriga besättningsmän varav 7 lätt skadade inkommit Emden. varest befh avser avgiva sjöförklaring. närmare upplysningar intelefoneras i eftermiddag.

BURGUNDIA 5.5.42

Crew list

Befh Carl Erik Olsson, Norra Burgården 73,Göteborg, 21.9.92 Gtbg
Vikarie för Job Tillroth,Gtbg (Se Arete 20.4.42)som förde Burgundia aug 42- sin pesnion i okt 49.
Ie styrman Torbjörn Cassel, 11.5.94 Larvik,Norge ,bosatt i Göteborg.
2e styrman Carl Richard Carlsson , 6.5.89 i Arnäs (Nov 40)
Chief Holger Nielsen, 25.7.77 i Gtbg (14 år ombord)
Maskinist Hugo Gunnar Nilssob,16.4.05 Malmö
Timmerman Erik Berntsson, 23.11.95 Långelanda (Sedan 1931)
Matros Erik Mattson, 25.11.07 Norrum
Matros William Nilsson, 5.10.99 Höganäs (April 42)
Lättmatros Ernst Petterson, 24.8.18 Anderslöv
Jungman Gunnar Glas, 6.11.22 Tidaholm
Jungman Karl Eriksson, 17.5.22 Gullabo
Donkeyman Erik Jansson, 23.4.00 Norrbärke
Smörjare Erland Carlsson, 27.4.02 Eskilstuna (April 42)
Eldare Göte Svensson, 2.12 11 Norrköping
Eldare Nils Ask, 3.12 99 Hälsingborg (25.4.42)
Eldare Birger Karlsson, 21.10.98 Filipstad
Lämpare Bertil Kraft, 4.12 19 Ugglum
Maskinelev Karl Gustavsson, 1.11.22 Allhelgona
Föreståndérska Mathilda Johansson, 14.3 85 Göteborg
Kokerska Hilma Östlund, 1.9.88 Skön
Städerska Alfrida Sandelin, 18.11.94 Hålta

Brev gen.konsulatet,Hamburg till UD, 11.5.42 (Utdrag)

ENL [illegible] SOM ERHÅLLITS AV VICEKONSULATET I EMDEN OCH AV BURGUNDIAS BEFH HAVA NUMERA

... de till Emden införda skadade ha nu återtagit arbetet ombord och därjämte hava de 3 till Rotterdam anlända kvinnorna numera ankommit till Emden där fartyget ligger för provisorisk reparation. Kvar i Rotterdam är numera blott 2e maskinist G.H.Nilsson vars ena öga skadat.Han beräknas emellertid kunna utskrivas från sjukhuset i slutet av innevarande månad. Burgundia torde efter prov. iståndsättning kunna lämna Emden om 2-3 veckor

Axel Strömbeck.
Generalkonsul.

SKN EIII 228

Brev ss Burgundia 8.5.42 från kapten Olsson till RedAB Götha, Inspektionsavd, Brostörmia,Göteborg

Har ännu ej några rapporter färdiga att skicka, men vill iallafall med några rader relatera händelseförloppe angående bombningen som vi blevo utsatta för. -Den 5.5 kl 02.50 blevo vi anfallna av en stor flygmaskin

BURGUNDIA 5.5.42

från STB sida och träffades av, som jag tror, 2 bomber,den ena tog på bryggan akterkant skorstenen och den andra vid maskinskylightet. Lyckligt nog voro bomberna av liten kaliber men hade trots detta en oerhörd verkan.Dessutom blevo vi beskjutna med kulsprutor. Jag själv jämte kontrollofficeren ,2e styrman, rorsman och utkiken voro på bryggan men tack vare skyddsanordningen där och omätligt stor tur klarade vi alla livet fast vi blevo mer eller mindre bedövade. Bryggan blev våldsamt ramponerad, alla skärmar sletos bort och allt i karthytten revs loss och slängdes huller om buller.Kompasserna hoppade ur eller trycktes ner och allt vad glas heter bara yrde omkring på brygga och båtdäck. Min hytt och övre rökhytten blevo svårt ramponerade med trasiga skott och lösryckta möbler och dörrar. Skorstenen blev ochså mycket skadad ävensom alla luftrör,en del av dem slets loss. Både trä-och järndäcken äro fyllda av splitterhål och kulhål ävensom alla skott både på brygganoch på båtdäcket. Radiohytten är totalt spolierad. STB livbåt är totalt borta.BB-båten är kvar fast totalt obrukbar. På akterdäck är flera stora hål i däcksplåtarna på STB sida. Befälshytterna och mässen äro ochså svårt demolerade.Passagerarhytterna på STB sida, utom nr 17, äro ochså mer eller mindre skadade. Maskintelegrafen och talröret blevo avslagna, och rören för telemotorn blev sönderskjutet. I maskin blevo flera rör träffade av kulor och splitter såsom rör till lysmaskinen,rör till omkastningsmaskin,mararröret till pannan, värmeledningsrör, förvärmaren etcetc Ånga och vatten rusade ut i maskinrummet så att ingen kunde uppehålla sig där. Eld utbröt på båtdäck, i telegrafisthytten samt i maskinrummet,dock ej värre än attden kunde släckas efter en timmes tid . En del av besättningen gick över till en förpostbåt ,som kom långsides, men återvände då det konstaterats att fartyget var tätt. Förpostbåten började bogsera mot Borkum,men dessförinnan hade föreståndarskan,kokerskan, mässflickan och maskinist Nilsson,vilken var skadad i ansiktet och ena armen,kommit över i en annan förpostbåt, och denna fortsatte i konvojen till Rotterdam. Allt var ju så osäkert och jag tyckte det var bäst att få fruntimren i säkerhet. Nytt anfall kunde ju väntas när som helst. När vi sedan lugnat oss lite och ångan rusat ut, kunde vi konstatera att maskinen var brukbar och att ånga kunde tas upp igen vilket ochså gjordes och vi kunde gå,först med sakta och sedan med halv maskin och styra med handratten akterut.Vi kastade så loss bogserwiren och fortsatte för egen maskin till Hubert Gattbojen där en större bogserbåt på telegrafisk order från förpostbåten mötte och tog oss på släp upp genom riveret. När vi kom i närheten av Emden och skulle in i slussen fick vi hjälp av ytterligare 2 bogserbåtar. Kl 19 voro vi förtöjda och då kom en doktor och såg om de skadade.Lyckligtvis voro skadorna av lindrig art.

BURGUNDIA 5.5.42

De skadade voro följande: jag själv, små skärskador och stelhet i benen, styrman Cassel slag över bröstkorgen,vänster sida, men inget bräckt,och dessutom små skärskador.Maskinist Nielsen lindriga stötar. 2e maskinisten s skadad i ettöga och ena armen.Han måste till sjukhus i Rotterdam men efter vad fru Johansson säger så var han uppe under resan till Rotterdam och således ej alltför illa medtagen.Timmerman lindig knäskada och små splitterskador.Matros Mattson lindrig knäskada.Matros Nilsson små splitterskador. Jungman Eriksson lindrig splitterskada på vänster sida av stjärten.Smörjare Karlsson lindriga splitterskador på händerna och en fot.Alla har varit i arbete hela tiden utom timmerman som legat idag men nog bättrar sig. Ombud från tyska staten och assuransens ombud varit ombord för besiktning av skadorna. Idag har Lloyds expert från Bremen varit ombord och bestämt vad som oundgängligen måste göras för att kunna gå hem med fartyget.Verkstadens ombud beräknar 3-4 veckor för dessa reparationer. Här finnes knappast något arbetsfolk att tillgå men vi skola själva göra allt vad vi kan för att komma iväg härifrån så snart som möjligt. Av intresse är måhända tt veta platsen för bombanfallet som var ungefär på lat.N 53 56'- Long 0.5 23' Alla äro vi på gott humör och ingen tycks ha fått något men av händelsen. Som bekant är det ju svårt med korrepsondensen och vidare skriverier blir givetvis sparsamma.Skall genom Frachtkontor medelst telegram hålla eder a jour med den vidare utvecklingen. Högaktningsfullt

T.C.E.Olsson

UDHP 80c 3516

Telegram Hamburg t. UD 6.5.42 kl 16.27

Konsulatet Bremen och Emden sakna ännu meddelanden om Burgundia.Undersökningar igångsatta = Stridbeck

Dito 7.5 kl 11.47

5 vicekonsulatet Emden inberättat Burgundia 5.5.kl 2.30 svårst skadad vid flygangrepp och måst inbogseras Emden.4 besättningsmän varav en lätt skadad införda Rotterdam.Övriga besättningsmän varav 7 lätt skadade inkommit Emden närmare upplysn. intelefoneras i em =Stridbeck

Dito 9.5. kl 13.37

6 mitt 5 samtliga till Emden införda skadade återtagit arbetet ombord 3 besättn.män lämnat Rotterdam och anlänt Bremen. 2e maskinist Nilsson väntas kunna lämna Rotterdam slutet maj.Fartyget beräknas vara provisoriskt iståndsatt efter 3 veckor. = Stridbeck

---

SKN EIII 228

Nödreparationen i Emden

Utfördes av firma H.Ebrecht,Emden ochomfattade, enligt räkning 9.642, till en kostnad av RM 12359:20 : uppröjning ombord, lossat bråte i en

BURGUNDIA 5.5.42

"Pünte" som sedan bogserades ut i Emsmynningen och tömdes där: el.Svets av splitterhål, rep. av kabysskskorsten, av 10 rörledningar, talröretet tillmmaskin, av 4 ångrör i maskin, överhalning och rep. av telemotorstyrningen, lyft iland dävertarna med flytkran, påsvetsat förstärkningar där Lloyds så krävt, utfört timmermansarbeten och tätningar på bryggan, rep av kompasser och 2 luftrör till eldrum och maskin(Provisorikkt), tagit iland, riktat och återinsatt dörr till eldrummet, svetast hål i skorstenen, prov. lappat ihop belysningsnätet, rep. maskintelegrafen och ett kylvattensrör, leberarat en kompkett ny radioanläggning med alla tillbehör som antenner, högtalare etc, ny brygglejdare av trä, satt in 7 kvms fönsterglas, levererat 2 nya livbåtar med uötrustning, nya livbåtsblock och taljor, leverans av 50 nya glödlampor, anskaffning av ett nytt sjökort Texel-Cuxhaven ets etc etc

---

Brev från Max Doflein,Hamburg, t.SKN (Hamburg 6.5.42)

(Utdrag) ... Das Schiffhat 2 Bombentreffer erhalten, welche beide auf dem Bootdeck eingeschlagen sind; eine dicht bei der Kommandobrücke, der andere an der vorderkante des Maschinenschachtes.Hierdurch sind die Aufbauten,K Kommandobrücke,Funkentelegraphenhaus, Schornstein und vor allem auch die 2 Rettungsboote schwer beschädigt worden, Das Dampfrohr der Hauptmaschine und die Lichtleitung sidd getroffen. Das Schiff ist mit eigener kraft nach dem unfall nach Emden gefahren,wobei die Maschine nur bei grosser anstrengung halbe kraft voraus laufen konnte.Hierdurch sind Lager in der Maschine warm gelaufenl die ebenxfalls in Emden unbedingt neu ausgegossen werden müssen. Die kosten für die notreparatur werden vielleicht RM 10.000 bis RM 120000 betragen.

Dito 13.5.42

Ich habe Burgundia eingehend in Emden besichtigt und mit dem Kapitän sowie m hen unteragenten, der Emdener Verkehrs AG Emden, alles erforderliche für die baldige wiederherstellung der fahrbereitschaft des Schiffes ~~besprochen~~ besprochen.Es handelt sich zunächst darum dass das Schiff See-und fahrtüchtig wird,um die rückreise nach Schweden antreten zu können. Die notreparatur wird 3 Wochen dauern und wird von der von mir beauftragten Emdener Ingenieurexperten Herrn Janssen kontrolliert. Soweit sich jetzt übersehen lässt kann das Schiff eine RaumladungKohlen nach Schweden bringen. Die beiden Bomben haben ja keine durchschlagande wirkung gehabt.Sie sind beide an deck bezw. uaf dem Bootdeck detoniert und nur die Sprengstücke sind in die Maschine bezw in die Wohnräume unter Deck gegengen. Hier sind auch das Wohndeck und die Kammern telweise erheblich beschädigt sowie der Salon. Die hauptwirkung ist an Deck geblieben.Hier sind allerdings durcj die Sprengstücke in weitem umkreis von der vorkant Brücke bis zum

BURGUNDIA 5.5.42

hinteren Mast überall aufbauteilen durchschlagen. Am schwersten haben die Funkstation und die beiden Rettungsboote gelitten. Die Kommandobrücke ist schwer beshädigt,es muss das ganze Holzschanzkleid der Brückerprovisorisch neu aufgebaut werden. Menschen sind durch den Kalksteinschutz um das Ruderhaus vor Tod und verletzung bewahrt geblieben. Dieser schutz hat also gute dienste geleistet. Die Steine sind allerdings teilweise umgefallen so dass auch dieser schutz neu aufgebaut werden muss. Ich bemerke noch dass der unfall eingetreten ist querab von der Insel Terschelling im abstand von c:a Seemeilen.(Siffran saknas)

Telegram till rederiet från befh i Emden,troligen 8.5.42

(Datum saknas) British Lloydexpert anordnat foeljande rep.bryggdaeck skyddsrummet och maskintelegrafen rep skorsten fastsaettes raecket foerkant bryggan rep.telemotorstyrning rep. glasrutor insaettas styrhytten lanternor sido topp akter elektr. goeras iordning luftroeren till stockhaalet fastsaettes skorstensstag foernyas baatdeck skylights till salongen och maskinrummet rep. ny koeksskorsten 2 st nya livbatar batdaeck taetas med traepluggar stb luftroer till maskin rep. provisorisk trappa uppptill bryggdaeck en bootdavit svetsas doerr till kaptenens hytt foenster insaette runt om huset midskeppsdaecket a,,a ytterdoerrar goeres iordning huvuddaeck platarna foer och akterdaeck taetas utsidan utsidan en nitnagel pa stb sida svetsas maskin diverse roer rep kapten och besaettningen i god vigor =Olsson Trimming

---

Reparationen vid Oskarshamns varv

14.6 .42 kom Burgundia nödreparerad till Norrköping med rumslast av kol och avgick efter lossning (BLIND GÅNGARE HITTAD) till Oscarshamns varv den 18.6.Ångaren indockades 22.6, utdockades 30.6 på grund av att ett annat fartyg måste in i dockan, indockades åter den 14.7, utdockades 20.7 . Den 23.7 var reparationen avslutad och Burgundia avgick (KL 6) till Oxelösund för att lasta järnmalm till Rotterdam. – Reparationen omfattat alla hytter midskepps inklusive passagerarhytterna nr 1-11 samt nr 15 och Drottning Astrids hytt.I den sistnämnda måste durkbeläggningen upphuggas och delvis förnyas,korkmattan förnyas,alla möbler repareras och ompoleras och hytten målas. Hela elnätet ombord med armaturer reparaerats. 6 nya telefoner installerats.Kemtvätt av 25 mjuka mattor. Största inredningsarbetena i befälshytterna, i kök och mäss, exp,hytt, STB förråd, övre rökhytten,kaptens hytt ,radiohytten och navigationshytten.

Specifikation

Navigationshuset losstages från däck & upplyftes för fastsättning med nya bultar etc. 16 nya teakpilastrar, ny skjutdörr STB, rep. av BB skjutdörr,

BURGUNDIA 5.5.42

Specifikation forts

4 nya fönster med glas & ramar, nytt splitterskydd i kalksten runt huset, ny panel i navigationshytten,ny pejlapparat, ny mjuk matta, rep. av talrör, ny soffklädsel,ny barometer,nya kikare & sjökort,rep. av kronometern.

Övre Bryggan: ny teakskärm runt hela bryggan,34 löpmeter.2 nya skyddskurar av teak.Riktning av barriärstöttor,rep. av solsegelåsar & stöttor,340 löpmeter nytt trädäck om STB av prima furu,375 löpmeter däck om BB drives, 2 nya teaksoffor,2 nya teakbord,2 nya teaktrallar,ny batterilåda,ny Size strål kastare, ny livbältslår av teak, ny järnskärm runt skorstenen,delvis nytt kapptak,riktning av skorstensring ,stag etc,ny ventilator STB på förkant av skorsten, rep. av BB ventilator,ytterskorstenen förnyas med bibehållande av gamla beslag och stag,rep, av innerskorstenen,rep. av ångvisslan, 2 nya ångskorstenar av koppar.

Brygg-Och båtdäck:Nytt järndäck mellan pannkappen & maskinskylightet. Rep. av sanitetstanken med rörledningar,nytt kabyssskylight av järn med 2 luckor & glas,riktning av maskinskylightet samt 8 nya järnluckor,2 nya maskinrumsluftrör,2 nya luftrör till inredningen,2 nya luftrör till köket, 1 nytt luftrör till lysmaskin,rep. av ett luftrör,riktning av 2 koltrummor, nytt skylight till ljusbrunnen med luckor av teak & glas samt en ny 12" ljusventil i ljusbrunnen,delvis nytt skott påakterkant av pannkappen,riktning av en järndörr, 9 nya däcksbelysningar, ny el.fläkt, riktning av skottplåt STB tvärskepps,ny teakdörr med karm BB, riktning av 11 meter brädgångsplåt STB & 11 meter ny teaklist, riktning av 16 balkar under bryggdäck BB samt 6 om STB, 28 löpmeter teakfönster med glas och bågar runt hela bryggan, riktning av tvärskeppsskottet om BB, ny teakdörr med karm BB, nya teaktrappor om BB resp. STB, 260 löpmeter nytt trädäck på båtdäck STB & BB, 180 löpmeter trädäck på förkant av båtdäck drives och beckas,nya båtskrån, ny rörlig dävert STB, 2 nya livbältslårar gjorda som soffor med ryggstöd, 7 meter teakskärm på akterkant förnyas,4 nya livbojshållare,rep. av STB livbåt, motorn från motorlivbåten BB insätts i nya båten, m.fl småarbeten.

Radiohytten: Rep av skotten,ny durk 5½ kvms, 75 löpmeter nytt tak, nya korkmattor,2 nya sidoventiler, ny teakdörr med ram,ny radioinstallation, ny sovhytt för telegrafisten, ny takventil,nytt ställ för 12 teakpytsar, ny mindre flotte som stått på taket

Bryggdäck: 380 löpmeter däck drives, nya salongsdörrar av teak STb & BB, ny teakdörr med karm till badrummet,nya teakdörrar till 2e och 3e styrmännens hytter,justering av STB dörr till exp.hytten,riktning av brädgång

Akterdäck: 20 nya täckluckor till lucka 3 & 4, riktning av 4 surrningsbommar, rep av brädgång STB, nytt förvant STB, ny topprepswire till 3ans bom BB, ny ventilatorhuv BB,ny ventilator STB, rep av mastbord & winschrör, rep av div kulhål.

BURGUNDIA 5.5.42

Specifikation forts

Poopen: Däcket sprunsas på 3 ställen, ny lampa i färgskåpet
Maskinkappen: Riktning av traversbalken & skottet på akterkant & kapptaket STB, rep. av mässdörren coh BB luftrör
Maskin: Rep av telemotorledningen, förvärmaren, ånagvlopp till lysmaskin m.fl hjälpmaskiner, rep. av gretingar, besiktning av hela maskin, dragning av propelleraxeln mm mm
Chiefens hytt: Ny dörr, ny takmasonit, rep av skottpanel, 2 nya ur, ny spegel, 2 nya lampkupor, fastsättnign avvärmeelement, delvis nya möbler, rep. av övriga möbler samt radion, ny filt, målning.
2e maskinistens hytt: Nya sido- och takpaneler, ny dörr, delvis nya möbler, ny korkmatta, ny soffa, ny spegel, 2 nya lampkupor, fastsättning av värme-elementet mm
BB gång: Ny takpanel, ny korkmatta, målning.
Mässen: Ny takpanel av masonite, rep av skottpanel, rep av dörrkarm, ny korkmatta, 2 nya skåpdörrar, ny klocka & fotogenlampa, nya gardinstänger, nya ventilgardiner, målning.
STB gång: Ny takpanel av masonite, ny korkmatta.
Köket: Nya plattor & durkbeläggning, nya hyllor och skåp, ny dörr och karm till förrådet, rep av rörledningar, ny sittbänk, nya lampkupor, ommurning av spisen som rep., ny diskbänk av bok, isolering av skorstenen, nya kokkärl
Förrådet STB: Ny takpanel och däcksglas, ny korkmatta, rep av skottpanel
Ie styrmans hytt: Rep av tak, skottpaneler & möbler, ny taklampa, 2 nya lampkupor, nu dörr med karm, ny korkmatta, fastsättning av elementet mm
Expeditionshytten: Ny dörr med karm, rep av sido-& takpanel, nytt skrivbord, nytt däcksglas, ny korkmatta mm
2e styrmans hytt: Ny soffa, rep av möblerna och paneler etc
Badrummet: Nytt baekar, nytt spolrör till wc, nt taklampa, paneler rep.
WC: ny spolcistern.
Trappgången BB: Svetsning av skottplåt, ny taklampa.
Befh Hytt: Ny dörr till gången, rep av paneler och möbler, ny korkmatta, ny glasplatta på skrivbordet, omklädsel av soffan, nya mjuka mattor, ett nytt större skåp, 2 nya taklampor, ny panel & lampa i gången
Övre Rökhytten: Rep av tak-& sidopaneler, de 2 sofforna omklädas med nytt skinn, rep av möbler, ny klocka, ny barometer, 2 nya bordslampor, 3 nya taklampor, rep av 2 fåtöljer, ny karm till STB & BB dörr mm
Tamburen: Ny dörr med karm, ny panel, ny taklampa, ny korkmatta etc
Nedre rökhytten: Möblerna ompoleras, 2 nya bordsskivor av glas, målning.
BB gång: Rep av wc-dörren. ny korkmatta, målning.
WC BB: Badrummet BB: Rep av rörledningar.
STB gång: Dörren till rökhytten rep & målas

BURGUNDIA 5.5.42

Specifikation forts

Badrummet STB: Nytt tvättställ, ny taklampa, målning.
WC STB: Ny dörr, karmen rep. målas
Matsalen: Panelen målas med lister i guld i alla fyllningar.
Pentry: Ny durkmassa och linoleummatta,takventil rep. målning
Kokerskans hytt: Soffan omklädes med ny rygg, ny durkmassa & linoleummatta.
Föreståndarskans hytt: 2 soffor omklädas, ny durkmassa och linoleummatta, alla möbler rep. och justeras.
Städerskans hytt: Ny lienoleummatta, dörren justeras,2 soffor omklädes, rep. av alla möbler.
Uppassarhytt: Paneler rep, ny linoleummatta,dörren justeras
Passagerahytterna 1-11samt nr 15: Rep av panel och dörrar, nya linoleummattor, målning.
BB gång: 2 dörrar justeras, ny linoleummatta.
Ljusschaktet: En ny el.aramatur, ny linoleummmatta.
Drottning Astrids hytt: Ny linoleummatta, dito i STB gång.
Gången tvärskepps akter: Fönsterram rep, ny linoleummatta.
El.blysning: Genomgång av hela den el. installationen samt ringledningen i hela fartyget.
Ventilglas: 15 st nya ventilglas.
Värmeledningssystemet: Undersökes och rep i hela fartyget.

SKN EII Dispacher.

Dispache given Gtbg 17.11.42 Kaj Pineus, på begäran av SKN.
SKN förpliktats till rederiet utbetala 223.842:98.

Egna noteringar

Anfölls av ett Hudsonplan

"Coastal Commands War Record 1939-45" för Group No 16 visar att Burgundia anfölls "off Emden" av Hudsonplan ur Squadron 320 den 5.5.42
I samma konvoj som Burgundia gick ss Karmöy av Haugesund 2498 brton B-21 och NAL:s ss Trondheimsfjord på 6752 brton B-22. En man på sistnämnda fartyg dödades av kulspruteeld och båda fick mindreskador. Den 5.8.42 blev åter en man dödad vid flyganfall mot Trondheimsfjord i samma vatten.Trondheimsfjord sänktes den 27.4.43 kl 14.45 vid Ryvingen av 3 flygtorpeder då hon var på resa till Slemmestad med 8600 ton cement för tyskarnas ubåtshangar vid Laksevåg. 6 plan anföll från landsidan och de tyksa kanonserviserna ombord hann aldrig öppna någon aktiv eld med fartygets 3 lv-kanoner. En armerad trålare tog upp de ombv,varav 8 norrmän svårt sårade. 8 tyskar dödade
-ss Karmöy sänktes 28.10.44 vid Lödingen på resa Ballangen-Holtenau med kis 14 man tog sig iland simmande, 6 dödades.

BURGUNDIA 5.5.42

Historik

Laståmgare på 1717 btton byggd 1920 vid Kockums i Malmö av stål. L.77,5 B. 11,7 Tillhörig Förnyade Ångf AB Götha (Sternhagen) i Göteborg. Sjösatt 14.8.20,lev 3.12 20. I stort sett systerfartyg till Hollandia(-19) & Wallonia men 300 ton större ochutan dessas s.k. trunkar. 1921 lev.systerfartyget Ardennaa som dock förliste ngr år senare. 697 ihkr triplemaskin med Howden-Wallsends oljeeldning och forcerade drag. 2500 dw. Saknade vid lev. -20 mellandäck.Däcksskansen låg under backen,eldarskansen i poopen. Befh 1920-30 Yngve Rydeberg. Ia resan Malmö-Sundsvall-London slutade med jul i Surrey Commercial Docks.Fick sedan gå till Gtbg för uppläggning p.g av sjöfartsdepressionen. -Ombyggd 1927 vid Kockums,klar juli 27.I ett mellandäck inrymts hytter och matsal för 30 passagerare,vilket minskade bunkerkapaciteten till 80 ton. Därigenom kunde Göthabolaget tillgodose resandeströmmen från Göteborg till Paris som till stor delgick via Antwerpen med Göthabolagets fartyg vilket var både bekvämare och billigare än att ta tåget. 1930 lev. Belgia (se 26.1.41) som sedan alternerade med Burgundia fram till krigsutbrottet sept 39 på Antwerpenlinjen. Bl.a åkte drottning Astrid av Belgien fram till sin död 1935 ofta med Burgundia som hade en särskild Drottning-Astrid,hytt. Drottnigg Astrid med barn medföljde varje sommar för att besöka Sverige. Befh 1938-45 var Job Tillroth. I jan.40 passerade Burgundia den plats där Patria och Flandria toppederats 20 timmar tidigare.- Från april 40 insatt i lasttrafik på Tyskland/Holland. Jan 42 ända till 29.4. låg hon infrusen i Oxelösund. 16.3.41 kolliderade hon i konvoj i tjocka 4'N. Helgoland med ss Bernicia av Göteborg och fick stäven krökt medan Bernicia fick bb båt krossad. - I aug 44 togs Burgundia ur trafik vid sjöfartsstoppet på Tyskland.Befh på sista konvojresan var Donald Addison. Då sänktes 2 fartyg i konvojen på resan sydvart och ett tredje strax utanför piren men Burgundia hade tur som vanligt. Först 5.7.45 tog kapten Tillroth befälet ombord igen och mönstrade ny besättning. I Balnaholm lastades 711 stds virke för Ostende. Avgick 21.7 från Göteborg, följde de svepta lederna till Kristiansand syd, gick sedan över till May Island och vidare i bojad minled ner till Tyne o vidare till Ostende dit hon kom 29.7.45 kl 18.30 som Ia fartyg i fri trafik till hamnen sedan maj 1040 . Myndigheter o.a.mötte. - I jan 1961 såldes Burgundia för 406000 krtill Jakobson (Malta)Ltd i LaValetta,Malta och övertogs i Gtbg den 26.1.61 som Engelskflaggade San Pawl med malteserkors som skorstensmärke. - Sista resan under svensk flagg hade hon gjortndec 60 från Newport,Mon.-Karlshamn med plåt och styckegods. Befh sedan 1953,Svante Persson,hade överlåtit befälet den resan till Karl Erik Levin.I 40 år hade hon varit en välkänd profil i Göteborg."En bra och trivsam båt, en sån man aldrig

BURGUNDIA 5.5.42

får mera," sade kapten Persson. - Sön kväll 29.1.61 på resa Gtbg-Helsingfors fick San Paul maskinhaveri utanför Måseskär och återkom till Gtbg. Hon gick i Nord-Östersjöfart till 1963 då hon i april blev liggande i Kalkbrenderihavnen i Köpenhamn sedan redaren gått i konkurs. De ombv ej fått ut sina löner. Hon låg sedan övergiven, härjad av vandaler och råttor, tills hon såldes som skrot. - Kapten Donald Addison, som fört Burgundia i många år på 1930-40-talet, gick iland med spension 5.12.61 efter att i 9 år ha fört Reine Astrid.

x 24.6.43 låg Burgundia i Emden under en våldsambombraid men klarade sig.
Befh i omgångar aug 42- okt 49 var Job Tillroth som förde Belgia den 20.1.41 och Arete den 20.4.42.

[illegible] [illegible]
[illegible] 16.7.41 5.5.42
4.5.43
29.1.44 [illegible]

ASLÖG 7.5.42

SKAKAD AV BOMBEXPLOSIONER VID R.A.F-ATTACK MOT ROTTERDAMKONVOJ.

Journalutdrag.

Tors 7.5.42 kl 06.50 avgått Rotterdam med full last av koks till Oxelösund Fått ombord begleitofficer och signalmatros vid Hook van Holland.Fortsatt i konvoj. Kll 22.40 anfall av ett okänt antal bombplan mot konvojen Planen anföll på låg höjd med bombfällning och kulspruteeld. Skakningar i skrovet vid bombnedslagen. Planen försvunnit kl 23.

Fre 8.5 kl 00.30 en minsprängning i närheten av fartyget med kraftig skakning.

Bremen 18.8.42

D.Johannesson 1e styrman B.Cyrén 2e styrman Einar Holmer Befh

((I samma konvoj gick ss Sirenes som utsattes för bombskakningar och även noterade minexplosionen i sin loggbok kl 00.15 den 8.5- Journalutdraget finns på Sirenes 18.9.42 SKNEIII))

Den 29.5. 42 fick Aslög obetydliga skador i Rotterdamkonvoj .Se 29.5.42

Assurans

Haveriet avfört på SKN 7.9.44.Notering på pärmen att " ev.skador uppgår i det stora haveriet den 8.3.43 -då Aslög gick på grund vid Viksten, ett civilhaveri.

Historik

Lastångare på 1360 brton byggd 1916 vid N.V.G.Van Der Giessen & Zonen Scheepwerven,Krimpen an der Isel,Rotterdam av stål. L.72,4 B 11 Tillhörig Stockholms red AB Svea (Em.Högberg) i Stockholm. Systerfartyg till Gunlög (Se 27.10.41)2200 ton dw. Enkeldäckad med 4 luckor,2 master, 585 ihkr tripelmaskin från Alblasserdam Maschienenfabriek.9 knop på full last. Aslög & Gunlög byggdes för Hollandslinjen. (Se historik 29.3.44)
I april 40 låg Aslög på resa Gävle-Rouen med massalast infrusen i isen på ostkusten och måste lossa i Karskär. Den 2.10 41 vid ankarlättning nära Elbe IV fyrskepp på resa Hargshamn-Rotterdam med BO och lots på bryggan fastnade Aslög kl 14.40 på en sandbank,Till detta bidrog enligt befh rapport " utbytta bojar av tyska marinen av hemlig karaktär." Aslög kunde manövrera sig flott 22.25 utan läckage men stora mängder sand hade kommit in i pumpar,buntlager,kondensor och spolledningar och en varvssejour följde för genomgång av maskineriet. - (KK vol 12) - På resa Gävle-Holtenau med malmlast grundstötte Aslög 2.9.42 på Yxhammarsgrundet i Kalmarsunds djupränna men kunde efter läktring av 90 ton malm backa flott kl 15 den 3.9 och kom in till Kalmar. Fått sjövärdighetsbevis för fortsatt resa.Aslög

ASLÖG 7.5.42

dockades 26.9 vid Finnboda varv och vid besiktning konstaterades att det skulle ta 22 dagar och kosta 83500 kr. att reparera bottenskadorna. Innan denna permanenta reparation hunnit ordnas hade Aslög den 1.1.43 ett nytt haveri på resa RotterdamüOxelösund, befh Einar Holmer, då hon i tsyk konvoj. i halv storm, mörker och regndisig luft under formering av enkel kolonn kl 19.20 plötsligt fick grundkänning på en sandbank utanför Texel. Aslög kom flott kl 22.40 för egen maskin och ankrade utanför Helder signalstation. Fått klarsignal att fortsätta 4.1 och kom 8.1 till Oxelösunds järnverk. Hjärtstocken vridits ett par grader vilket saknade praktisk betydelse. Ej läck. Vid samma tillfälle fastnade ss John på en sandbank men tog sig flott för egen maskin och kom till Göteborg 8.1.43. - Den 8.3.43 satte ett stort haveri nästan punkt för Aslögs historik. På resa Rotterdam-Stockholm med last av 2240 ton kol rände ångaren kl 07 måndag 8.3 på grund i tjocka och mörker vif Vikstens södra udde, 3,9′ NNO Landsorts fyr efter att ha satts ur kurs av hård strömsättning. Befh Einar Holmer var så uttröttad av flera dygns oavbruten vaka och nervspänning att han kollapsade på bryggan. Trots kronolots rände Aslög hårt på med 8 knop. Då Neptun kom till platsen på kvällen hade vind och sjö ökat. En del av besättningen infördes av lotsarna till Landsort och övriga 13 inkl befh hämtades kl 04 den 9.3 under svåra förhållanden från det överspolade fartyget som kl 07 sjönk i marvatten med däckshus och master över ytan i bränningarna. Bärgningsarbetet tog 2½ månad på den utsatta strandningsplatsen. Först den 20.5.43 kunde Aslög av Herakles, Poseidon och Neptun införas till Nynäshamns inlopp och bedömdes då som vrak. Trots kondemnering gjorde tonnagebristen att fartyget ändå fördes till Finnboda varv för dockning och omfattande reparation som tog 6 månader. - I övrigt se Historik på Aslög 29.3.44.

Krigshaverier se även 29.5.42, 29.3.44, 20.6.44.

24 år ombord

På tal om Aslög måste hennes maskinchef Ernst Johansson, Spånga, nämnas. Han fyllde 60 år den 21.7.60 och hade då varit ombord sedan 1924, med ett nödtvunget uppehåll 1943 på grund av det stora haveriet då den 8.3. Johanson fick Emmerymedaljen 1947 för långvarit och trogen tjänst.

HEMLIG

RUTH 7.5.42

2 BOMBER GENOM SKORSTENEN SOM EXPLODERADE TÄTT INTILL SIDAN?
RUTH SJÖNK PÅ SANDREVLARNA UTANFÖR DEN HELDER.

Rapport

Avgick Rotterdam 7.5.42 dest.till Göteborg. Rumslast 5600 ton kol för Otto Wallenius AB. Djupg F.23'6"- A.25'6" 34 ombv samt BO och signalmatros. Bombad 7.5. kl 22.45 c:a 25 sjömil N. Den Helder.Frisk N. vind, N dyning och krabb sjö,klar sikt. 2e styrmans vakt. Rorsman lättmatros Petterson. Utkik på backen. Chiefen och smörjare Dahl i maskin. Läck genom 2 bombexplosioner i vattnet tätt om BB midskepps. Satt på grund kl 15 den 8.5 och sjunkit. Smörjare Lindgren ådragit sig revbensbrott vid fall i livbåten.

Skeppsdagboken

Tors 7.5 kl 07 avgått Rotterdam med lots ombord. Kl10 lämnat losten vid Hook of Holland.Fortsatt under tysk Begleitofficers ledning.Kl 11 var konvojen samlad och under gång. Under eftermiddagen ett par flyglarm och Engelska plan siktats på stort avstånd utan att angrepp skedde. Kl 22.45 åter flyglarm från förpostbåtarna varefter flera plan i 3 vågor angrep fartygen i konvojen. Redan vid första angreppet slog 2 bomber rätt geonom skorstenen och exploderade i vattnet på utsidan,endast 4-5 meter från fartygssidan varvid fartyget skakades våldsamt och överspolades av vattenmassor.Samtidigt slogs röret till ångvisslan av och genom det starka oväsen som den utrusande ångan förorsakade,samt genom att matarpumpne slogs loss från sin bädd i maskinrummet och matarhuset brast,strömmade en massa ånga ut i maskinrummet och midskepps,varför det till en början var svårt att överblicka skadornas omfattning. Besättningen kallats till båtarna med påsatta livbälten. Maskin stoppades, men först sedan ångan skringrats kunde det konstateras att vattnet steg snabbt i maskinrummet. Det såg ut att komma från stora bottenventilen som troligen brustit. Stormlänsning och barlastpump sattes omedelbart igång för fullt,men det oaktat steg vattnet snabbt.Med tanke på att möjligen kunna nå fram till Borkum sattes maskin åter igång, men efter ca 10 minuters gång började fartyget få stark slagsida varför maskin åter stoppades. kl 23.30 hade vattnet stigit 6 dm (2') över durkarna BB i maskin och fartygethade ca 15° slagsida BB. Som risk för kantring förelåg bemannades livbåtarna och kl 23.45 övergavs Ruth och besättningen,BO och signalmatrosen togs upp av en förpostbåt som sedan låg och höll i närheten av Ruth med de 2 livbåtarna på släp. Dess befh per radio begärt ass av bogserbåtar och bärgningsfartyg med pumpar från marinmyndigheterna.

Fre 8.5 kl 03 beslöts att åter gå ombord och undersöka läget eftersom ingen synlig förändring skett i slagsidan.Befh,BO, chiefen,Ie styrman och några besättningsmän i ena livbåten åter bordat Ruth kl 03.20. I skenet av ficklampor kunde konstateras att vattnet nu stod 2 meter över maskin-

RUTH 7.5.42

och eldrumsdurkarna om BB och som elden i pannorna släckts och pumparna stoppat kunde vi ingenting göra i mörkret.Dessutom svårt att ligga kvar långsides med livbåten i sjögången,det blåste frisk N vind och var rätt grov dyning, varför vi åter lämnade fartyget för att ombord i förpostbåten avvakta bärgningsfartygs ankomst. Kl 04.30 blåstes flyglarm och Ruth anfölls åter av ett bombplan vilket dock avvisades av förpostbåtens lv-eld utan att ha träffat med någon bomb. Bomber exploderadei vattnet runt om Ruth. Dessutom kulspruteeld. Kl 05.45 syntes en bogserbåt närma sig varför livbåten åter bemannades. Befh, BO, ie och 2e styrmännen, chiefen och 7 man bordade åter Ruth, och livbåten förtöjdes långsides. Rundpejl visade att rumI var läns, men 2'vatten i rum2, 12'i maskin-och eldrum, 3'i rum 4, 9'i rum 5. Kl 07 var holländska bogseraren Ganges inom anropningshåll och det blev överenskommet att de skulle försöka bärga fartyget. Min begäran att Ganges först skulle försöka länsa ut en del av vattnet avböjdes, då Ganges befh ansåg sjöhävningen för grov att ligga långs sidan utan måste fartyget först föras in på lugnare vatten. Vi fick Ganges bogserkabel ombord och kl 07.45 inleddes bogseringen med reservstyrningen akter inkopplad.Efter anvisningar från bryggan styrdes efter Ganges som drog Ruth med ca 3½ knops fart söderut med kurs mot Den Helder,som var närmaste hamn. Under tiden steg vattnet oupphörligt. Vid pejling kl 12 var förrummet fortfarande läns men i 2ans rum var det 9'vatten och i maskin stod nu vattnet över cylindertopparna. I rum 4 11', i rum 5 16'vatten.Vid sättningarna doppades akterdäcket ner under vattnet vilket försvårade styrningen mycket. Vinde hade under dagen friskat och när vi nu började komma in på grundare vatten blev sjön besvärligare. Livbåten slog mot fartygssidan och risk att förlora den förelåg hela tiden. Kl 13.40 åter flyglarm. Ett plan närmade sig men avvisades av vaktfartygens spärreld. Kl 14 närmade sig ändtligen bärgningsfartyget Vosslapp .Vi hade nu hissat signaler att risk för att fartyget skulle sjunka var nära förestående. Vosslapp, som gjort sina pumpslangar klara, försökte komma långsides, men vi hade knappst hunnit få fast trossarna förrän en sjö slängde Vosslapp mot sidan så att brädgången på akterdäck böjdes in och trossarna slets av,varefter Vosslpap lämnade sidan och nekade att komma långsides förrän i lugnare vatten. Nu började Ruth komma i marbatten och vid varje sättning doppades hela akterskeppet ner 2-3'under vattnet som bröt över däck och luckor. Styrningen akte måste nu helt avbrytas då risken för att fartyget skulle sjunka var överhängande. Bogserbåten drog nu Ruth in mot grund.Kl14.40 beordrades de ombv i livbåetn och kl 14.50, då hela akterskeppet ända till midskeppshuset var under vatten, lämnade befh fartyget och besättningen upptogs av ett tillkommet Rödakorsfartyg. Kl 15.10 syntes Ruth ta grund och stå fast på

RUTH 7.5.42

Nordre Haak på c:a 12 meters vatten, med bränningar brytande runt om. Efter det bogsertrossen kastats loss gick samtliga bevaknings- och bärg ningsfartyg in till Den Helder. Kl 18 erhölls rapport från Hafenkommandantur att även fördäcket nu var under vatten och att förutom bryggdäcket endast toppen på backen syntes över ytan. Genom Hafenkommandantur erhölls mat och logi i en tysk militärförläggning då inga andra hotellmöjligheter funnos.

Lör 9.5 Under natten hård N. kuling. Kl 09 meddelade kommandanturen att endast bryggan av fartyget syntes och attsjön bröt över det hela. - Kl 11 anlände svenske konsuln Rosenberg från Rotterdam för att bistå med passanskaffning för hemresan.Vid gemensamt besök hos Hafenkommandant Meinvart undersöktes om det fanns några bärgningsmöjligheter, men Meinvart ansåg att fartygets läga var alltför utsatt ochbekräftade att Ruth måste anses som totalförlust. Kl 15.30 avreset besättningen från Den Helder och anlände till Göteborg tis 12.5 kl 03.

Sjöförklaring i Göteborg 18.5.42 kl 14 (H)

SKN företrätts av advokat Love Mannheimer.
Sakkunniga: Hamnkapten Sven Lundmark & sjökapten Per Wästgerd.
Befh, Ie och 2e styrman, cheifen, lättmatros Petterson och smörjare Emil Karlsson infunnit sig. Befh åberopat innehållet i ingivna handlingar med f följande tillägg: "Först sedan besättningen ankommit till Gtbg hade det konstateratssatt smörjare Lindgren erhållit revbensbrott vid hopp ner i livbåten, för vilken skada han vårdats å Sahlgrenska sjukhuset i Gtbg. F.n. vistades han i sitt hem. Därutöver gav de kallade vittnena sina personlaia och bekräftade riktigheteni befh rapport.

Crew List - Adresser SKN -eget

Befh Tord Einar Eiserman,Ingeniörsgatan Ib,Gtbg, 9.6.85 (Nov 39)
Ie styrman Anders R.Mårtensson, Ö.Skansgatan 24,Gtbg, 5.4.07 (2½ år ombor
2e styrman Erik H.Schröder, Göteborg, 3.3.03 (en månad ombord)
3e styrman Bengt A.Ryberg, Kvicksund, 20.11.18
Telegrafist Anders Victor Berglund,Grindstuvägen 32,Ulvsunda,9.12 88
Chief Thure G.Dahl, Kungsladugårdsgatan 9,Gtbg, 7.5.86
Ie maskinist Martin E.Persson, Järnbrottsgatan 9,Hagen,2.9.85 V.Frölunda
2e maskinist Ernst W.Brezén ,Gtbg, 15.3.84
Stuert Oscar Harald Johansson, Järnforsen, 28.6.10
Ie kock Gustav A.Karlsson, Myntgatan 10,Gtbg 8: 25.9.85
2e kock Nils Erik Karlsson, box 810,Norrsundet, 20.4.18

forts

RUTH 7.5.42

Crew list forts.

Salongsuppassare Tycho Konrad Nyman,N.Smedjegatan 12,%Hofstedt,Sthlm,23.3.13
Mässuppassare Fritz Evert Molin, Norrsundet, 19.8.18
Båtsman Karl Edvard Andersson, Slottskogstan 57 ,Gtbg, 14.7.01 Hököping
Timmerman Karl G.Gustavsson, Nordhemsgatan 22, Gtbg, 6.11.16
Matros Johan Albin Johansson, Skogsliden,Sannäs,15.6.80 Tanum
Matros Otto Mauritz Krook, Falkenberg, 25.9.02
Lättmatros Nils Gudmund Svensson, Viken, 30.6.18
Lättmatros Karl Henning Petterson, Fårösund, 8.4.10 (1 mån. ombord -rorsman)
Lättmatros Nils Börje Hansson, box 1207 Umeå, 21.8.16
Lättmatros Bror Hultgren, Fleninge 19,Hälsingborg, 25.10.17
Jungman Sven Söderberg, Indal, 15.5.22.
x Smörjare Emil Henning Lindgren, Värmlandsgatan 16,Gtbg, 25.5.02 Nässmarks
Smörjare Emil Ernst G.S.Karlsson, Värmlandsgatan 23,Gtbg,22.10.87 (11 mån. ombord) Ö. Torsås
Smörjare Bertl R.Andersson, Föreningsgatan 23,Oxelösund, 6.2.12
Eldare John Kristofferson, Oxelösund, 6.2.98
Eldare Erik E.Blomquist, % Höjer, 2a långgatan 30,Gtbg, 7.7.05
Eldare Hilmer V.Karlsson, Hamneskärsgatan 8,Gtbg, 4.5.03
Eldare Nils Gösta Vindahl, Västanfors, 23.9.09
Eldare Sven Olof Olsson, Hasslö, Karlskrona, 1.1.11
Eldare Sigvard K.R.Björck, Kristianstad, 12.10.18
Lämpare Sverre A.Gustavsson, Gtbg, 2.4.13
Lämpare Göte Anders Persson, Väderkvarnsgatan 14,Gtbg, 20.4.22
Lämpare Eskil Allan Gustavsson, Mariebergsgatan 2,Gtbg, 18.8.18
(Se även 19.7.41)

UD till KK, Sjöfartsbyrån, Sthlm 12.5.42

Härmed har jag äran meddela att enligt meddelande från beskickningen i Berlin det i Göteborg hemmahörande ångf. Ruth - reg.nr 8042 - nyligen förolyckats.Hela besättningen har räddats och införts till hamn i Nederländerna,Fartygets rederi har underrättats om förestående.

J.Setterwall
Chef för Byrån för Arvs & Ersättn. ärenden.

Flotte iladd på Römö

Kungl. Sv.Beskickningen i Köpenhamn översände 8.7.42 till KK avskrift av en från danska UD emottagen verbalnote av den 6.7 enligt vilken på stranden vid Kirkeby,Römö, drivit iland en räddningsflotte märkt ss Ruth-Göteborg. Flotten målad i rött och vitt,uppbyggd på 3 mittankar och 10 tunnor.Keks, medicinlåda och fw fanns i mittankarna.Flotten i bra skick.

RUTH 7.5.42

LASTEN

"Sjunket på 12 famnars vatten med endast kommandobryggan över vatten."

Last av 5583,2 ton Westfaliska kol (Gasnusskohlen) för Otto Wallenius AB i Göteborg. Assuredad i Ocean för 200.000:-
Av lasten var 3017,2 ton inlastat i förrummen, 2566 ton i akterrummen.
Rederiet ass, frakten för 85000:- i Ocean.
Rederiet ansvarigt för radiostationen med 10000:- till Kungl.Telegrafstyrelsen. Fartygsbiblioteket utlånat till Ruth den28.2.41 av Svenska Sjömansbiblioteket och assurerat för 1000:- kr (Bla. Under Tretungad Flagg av Erik Hägg, Harry Martinssons "Verklighet till döds" och Albert Engströms samlade verk i folkupplagan.)
SKN 4.6.42 ersatt lasten med 183470:05 till Wallenius
SKN 1.7.42 betalat till Rederiet 8000 för radiostationen.
SKN 2.7 betalat 74460:33 till rederiet för frakten.
SKN 3.7. 750:- till rederiet för biblioteket.

UDHPc 3516 En tom mapp på Ruth

UD H-1359/Sjöfartsbyrån I en mapp som rör våren 1940 finns följande:
"Sv.Beskickningen i Berlin ,sekreterare Forsberg, vid telefonsamtal 9.5.42 kl 17.35 till UD meddelat att konsulatet i Rotterdam inberättat att ss Ruth strandat.Kaptenen och hela besättningen friska och välbehållna förts iland i Den Helder. Följande skola underrättas: UD, Rederiet,KK. (Af Petersen underrättat Glücksman 9.5)

SKNEIII 228

Red AB Ruth till SKN i brev ,Gtbg 12.5.42

"Fartyget krigsförlist. Det träffades av 2 bomber och sjönk efter 16 timmars bogsering. Hela besättningen har idag anlämt till Göteborg."

Dito 29.12 44

"Huru det förfarits med omskrivna livbåt är oss icke bekant.Det är oss heller icke bekant om några föremål från fartyget blivit bärgade."

SKN 9.7.42 utbetalat totalförlustersättning till rederiet 625.000:- kr samt en revers på 375.000:- löst den 12.9.44.

Effekter

Befh Eiserman förlorat för 1994:- och instrument för 1471:- (Sextant, Centrum radio, Underwood skrivmaskin)
Chiefen förlorat för 1365:- och instrument för 874:-
2e maskinisten förlorat fickur (50-årsminne) värt 92:-
Rederiet utbetalat 21175:- för effekter,SKN ersatt 20774:64

RUTH 7.5.42

T.Fredh:Dödsfarten (Lysekil 81).
Matros Johan A.Johansson,Sannäs (94 år 1981) berättar:

7.5.42 angreps Ruth 3 gånger av bombplan. Utanför Den Helder anföllls konvojen avengelska bombplan. Bomberna regnade över fartygen. 2 bomber slog ner i skorstenen och föll ner i maskinrummet. Lastluckorna for upp i liften och kollasten i ett rum pulvriserades av smällen.Lasten blev tillsammans med vattnet en mörk sörja. Jag stod i min hytt akterut och kunde klättra upp genom ett skylight när Ruth fick slagsida och började ta in vatten. Vi gcik i livbåtarna och togs upp av eskortfartyget, en tysk trålare. Efter ett par timmar i trålaren flöt Ruth fortfarande. Kapten Eiserman ville då gå över till Ruth för att bärga en del instrument. Jag anmälde mig som frivillig tillsammans med Ie styrman Mårtensson. När vi kom fram låg Ruths däck under vatten men hon flöt fortfarande. När hon började gå ner ropade Eiserman att jag skulle gå i roddbåten, och hålla båten intill Ruths skrov. Det var lite kusligt. Det brusade och kokade kring fartygets skrov och strax efter det att Ruth gick till bottenhann Eiserman och Mårtensson över i livbåten. Efter några timmar i trålarenfick vi gå över till ett stort lasarettsfartyg som tog oss in till Helder. Där fick vi inget vidare mottagande. Vi blev hänvisade till ett fångläger, men vi ville ha en hotellsäng. Dettaagick inte,påstod konsuln,som fick sig en ordentlig utskällning av sjöfolket sedan det visat sig vara gott om rum på sjömanshotellet och andra hotell i Den Helder. Efter några veckor i Helder tog vi tåget till Hamburg och Sassnitz.På färjan hade redaren Glückman gett order om att folket från Ruth skulle utspisas ordentligt. Det var gid mat med supar och konjak till kaffet.

Egna noteringar

Sänkt av Hudsonplan

"Coastal Commands War Record 1939-45" för Group No 16 visar att Ruth blev sänkt av Hudsonplan ur squadron 407 (Canadian) off Texel 8.5.42 Ruth besköts vid attacken även med 7 st 7,7 mm maskingevär.
RAF attacker mot malmkonvojerna till Rotterdam intensifierades våren 1942 och förlusterna på denna dödsfart bara växte. Fre 15.5 fick 15 norrmån sätta livet till då ss Selje Av Bergen sänktes i en konvoj. Sön 24.5 sjönk ss Bör av Oslo (Fred Olsen) efter explosion i en konvoj utanför Holländska kusten på resa Delfzijl-Oslo med styckegods. 17 man och 80 bärgades av ss Kong Sigurd av Bergen. Tord 11.6 rönte ss Haugarland av Haugesund samma öde utanför Terschelling på resa Rotterdam-Horten med kokslast. Alla räddade.
-Ruths folk kom till Göteborg den 12.5 -

Historik

Laståmgare på 3622 brton byggd 1912 vid Sir James Laing & Son i Sunderland av stål. L 106 B.14,2 Tillhörig Red AB Ruth (Leopold Glücksman) Göteborg.

RUTH 7.5.42

5820 dw. 1560 ihkr. Se i övrigt 19.7.41.

NÄMDÖ 8.5.42

HUDSONPLAN MOT 3 SVENSKA FARTYG I KONVOJ UTANFÖR DEN HELDER

Rapport

Avgick från Oxelösund lör 2.5.42. Rumslast 4585 ton järnmalm. Djupg.F 20' 4½" - A. 20'4½'' 27 ombv samt tysk Begleitofficer.
Bombad i konvoj utanför Helder fre 8.5. kl 04.35. NO2, rätt mörkt ,klar sikt. Ie styrmans vakt. Utkik på backen. Skador: plåtskador å fördäck, inbuckling av bordläggningen midskepps BB, förtoppen och förriggen ramponerade.

xxx xxx xx

Lördag 2.5 kl 10.55 avgått från Oxelösund
Tors 7.5 kl 06 fått kontrollofficer ombord i Cuxhaven.Kl 08.10 lämnat lotsen vid Fyrskepp H i Elbe.Fortsatt resan i en konvoj om 8 fartyg med eskort av förpostbåtar under BO:s ledning.
Fre 8.5 kl 04.35 innan dager inträtt angreps Nämdö av ett lågflygande plan som fällde en serie bomber av vilka minst 3 träffade däcket om BB vid 2ans lucka men studsade ut över brädgångarna på båda sidor av fartyget och exploderade i vattnet intill fartygssidan.Vid explosionerna krängde Nämdö över åt båda sidor under svåra skakningar i skrovet. Då planet flög över törnade dess underrede mot förmasten vars topp slets av.Omedelbara undersökningar visade att fartyget kunde fortsätta i konvojen. Periodiska pejlingar och länsningar företagits. Läckage i Ians och 2ans rännstenar. - Kl 15.20 fått lots vid Hook van Holland och kl 19.30 förtöjt i Waalhaven. Länsat under natten. Skador förorsakats dels av bomberna då dess studsade å däck, dels vid skakningarna genom bombexplosionerna i vattnet och dels av flygplanet då detta törnade emot förmasten. (Forts. se sid 3)

Maskindagboken

Fre 8.5. Stopp kl 04.30, halv fart 04.38, full fart 04.40.Överfall av flygmaskin och bomber. Undersökt och pejlat tankar och rännstenar. Någon timme senare funnit att läckor uppstått vid rännstenarna i nr I och 2. Hållit läns med maskinlänspumparna. Maskinklockan rubbad vid explosionerna varför tiderna för manövrarna ej pålitliga.

(Ovanstående utdrag även SKNEIII)

SKNEIII 229 Fredhem & Adolf Bratt i konvojen

I Nämdös konvoj gick även ss Fredhem med malmlast från Oxelösund och Adolf Bratt av Göteborg,ochså med malm från Oxelösund. 2 bomber exploderade nära Fredhem, flera bomber föll runt Adolf Bratt, båda utsattes för häftiga skakningar, men inget läckage förmärkts. De kom samtidigt som Nämdö till Waalhaven vid 19-tiden. Den 30.5 bombades Adolf Bratt ånyo i Värmdös konvoj. (Se Värmdö 30.5)

NÄMDÖ 8.5.42

KK memorial 8.6.42 Ej för publicering

Orsak: Bombanfall av främmande flygmaskiner.

Ex officio
Bo Bergström

Crew List

Befh Bertil Rudolf Lindhé, Thaliavägen 27, Höglandstorget,Sthlm,25.4.95 (6.9.41
Ie styrman Axel Gunnar Isberg, Oluas Magnus väg 47,Hammarbyhöjden,22.5.07 (20.6.41)
2e styrman Axel Bernhard Olsson, Drejaregatan 6, Sthlm, 0.6.96
3e styrman Knut Folke Johanneson, Såggatan 50,Gtbg, 1,9.15
Chief Olof Jönsson, Idunavägen 17,Malmö, 10.1.88
Ie maskinist Karl Johan Eriksson, Gustavslund, Odensala,22.4.91 (15.4.41)
2e maskinist Ture Valentin Andersson, Rönnebergsgatan 16,Landskrona,26.3.11
Stuert Gustav Adolf Sjöström, Risåsgatan 22,Gtbg, 23.1.87 (Finsk)
Kock Erik Gunnar Bergman, Krokslätts Parkgatan 48,Mölndal, 23.1103
Mässuppassare Sigurd Olof Lennart Olofssob, Nordhemsg.68,Gtbg, 30.12 25
Timmerman Gustav Fridolf Ruben Johansson, Knällsberg, 30.4.16
Matros August Teeäär, Tallinn, 14.11.09 (Est)
Matros Hrry Wilhelm Georg Lindblom, Haga Nygatan3, Gtbg, 5.1.06
Matros Karl Gustav Lagergren, Eklandagatan 58,Gtbg, 25.2 14
Lättmatros Vinnth Roland Bergh, 3e Långgatan 42,Gtbg, 20.8.19
Lättmatros Nils Erik Börjesson, Box 313, Harestad, 9.5.22
Jungman Karl Henry Torwald Jönsson, Föreningsg.8,Ängelholm,2.9.22 (25.4.42)
Jungman Erik Gustav Fredrik Olsson, Äggebyholm,Knivsta, 6.5.23
Jungman Karl Erik Zaar, Karl Gustavsgatan 91,Gtbg, 4.6.10
Smörjare John Emil Berggren, Bergsundsstrand 3,Stockholm, 9.8.88
Smörjare Karl Alfred Klingstedt, Båtsmansbacken 2,Vimmerby, 19.8.92
Eldare Axel Herman Johanneson, Stora Gråmunkegränd 3,Sthlm, 9.3.97
Eldare Gustav Georg Valdemar Petterson, Plantagegatan 6,Gtbg, 12.1.16
Eldare Gustav Yngve Möllerström, Simlångsdalen,12.12.03
Lämpare Johan Algot Briggenham, Bodeland,Kville,11.6.16
Lämpare Folke Hilbert Bergström, Räntmästaregatan 1,Htbg, 23.8.09
Lämpare Sven Johan Svensson, Storkgatan 1, Göteborg, 24.2.90
7

SKNEIII 228 Skador enligt journalen 15.5.42

Förutom skadorna på skrovet, riggen och träinredningen midskepps noteras: flotte & plattform ramponerade, 2 el. lampkupor och 25 glödlampor krossats, 1 porslinsklosett och 4 porslinshandfat spräckts, styrkompassen skada, en skrivmaskin skadad. En del winschrör, länsrör och pannornas isolering ramponerats. I pentryt krossades: 18 drickglas, 18 grogglas, 29 tallrikar, 21 the- och kaffekoppar, 23 vinglas, 8 karaffer och 3 tillbringare.

NÄMDÖ 8.5.42

Sjöförklaring på gen.konsulatet i Rotterdam 18.5.42 kl 10.30

Konsul J.E?Rosenberg.

Befh Lindhé: Avgick tors f.m. 7.5. från Elbe i en konvoj om 8 fartyg med eskort av förpostbåtar. Nämdö gick som nr I i BB kolonn. Hade "Nämdö-Sverige" målat i manshöga bokstäver på båda sidor och svenska flaggor målade på 3 ställen på vardera sidan. Vid anfallet kl 04.35 den 8.5. ahde befh just lämnat vakten till Ie styrman och lagt sig på soffan i navigationshytten.Under kulspruteeld flög planet över från sidan på så låg höjd att förliga masttoppen slogs av och fällde flera bomber.Fartyget skakades våldsamt vid explosioner i vattnet på båda sidor och erhöll stor skada. Befh sprang genast ut på bryggan, lät slå stopp i maskin och kallade med ångvisslesignaler alle man till livbåtarna.Då verkställda undersökningar visade att fartyget kunde fortsätta i konvojen signalerades detta till förpostbåten om BB varpå halv fart i maskin slogs 04.38 och ett par minuter senare full fart. Resan fortsatts till Rotterdam utan att något anmärkingsvärt inträffade.

Ie styrman Isberg: Övertog vakten av befh och 2e styrman kl 04 d.8.5. En halvtimme senare utsattes fartyget för ett bombanfall och erhöll avsevärda skador över och under vattenlinjen. Explosionerna orsakade oerhörda skakningar i skrovet. Förutom Ie styrman befann sig rorsman på bryggan.Den tyske kontrollofficeren samt en utkik var på backen. På befh order varskoddes besättningen genom stötar i ångvisslan, vartill en matros skickades att se till att alla kom till båtstationerna.I övrigt som i befh rapport.

Ie maskinist Eriksson: Vakth. i maskin från kl 04.Vid själva bombangreppet kl 04.35 gjorde maskinen 48 à49 slag d.v.s.knappast så mycket som fartyget brukar göra vid normal fart. Korrekt utfört alla order från bryggan. Vitsordat maskindagboken.

Jungman Jönsson: Tagit utkiksvakten på backen kl 04. Det var bra mörkt. Kl 04.35 iakttog Jönsson ett inflygande plan på låg höjd som hade ljuset tänt.Några sekunder senare flög det över Nämdö och fällde bomber.Jönsson kastats omkull vid explosionerna.Hört livbåtssignal i ångvisslan. Order kom från bryggan att besättningen skulle bege sig till livbåtarna.Om en liten stund fortsattes dock resan.

SKNEIII 228

Provisorisk reparation

Prov. rep. utförts vid N.V.Wilton's Scheepswerf i Schiedam,Rotterdam den 15-23.5.42 till en kostnad av Fl.9260 = kr 20.647:02

Omfattade tätning av alla bräckta och skräckta nitar i stråken E.F.G.H,

NÄMDÖ 8.5.42

J,K-stråken i bordläggningen BB tvärs lucka2 där bordläggningen tryckts in på c:a 20 spantlängder av bombkrevaderna i vattnet. En del knäckta spant förstärkts. 2ans intryckta luckkarm delvis förnyats. Ny lastbom av trä till lucka 2. Ny toppmast. Cementkistor byggts. Länsledningen i bilgen överhalats. Flotte och lejdare reparerats. Ångrör till ankarspelet rep. Smärre påsvetsningar och förstärkningar gjorts om BB i bordläggningen samt vid lucka 2.

Journalutdrag

Efter lossning av malmlasten i Rotterdam med 2 kranar lör9.5 - tis 12.5 kl 10.15 (inget arbete på söndag) förhalat till Wiltons torrdocka i Schiedam kl 11 ons 13.5 med assistans av 2 bogserbåtar och hamnlots. Botten besiktigats. Tors 14.5 inget arbete utförts .Reparationsarbetena påbörjats fre morgon 15.5 och avslutats lör 23.5 kl 11. Förhalat 11.15 och gått igenom avmagnetiseringsbågen 12.30-13.20,därefter gått till kaj och börjat lasta kol kl 17.

Oxelösund 13.6 42

Bertil Lindhé
Befh

(Gick 31.5 i samma konvoj som Värmdö - se Värmdö 31.5.42)

Telegram Meyer & J.de Jong,Rotterdam,till SÅAF 11.5.42

Nämdödamaged by bomb exploding outside ship stop bordside 20 frames and 15 plates heavily set in stop ship leaking must drydock stop permanent repairs will last about 3 weeks stop will examine in drydock possibility of temporary repairs.

Dito 13.5.42

Nämdö permanent repairs 16 plates 20 frames stringers etc out and part new stop time required 3 weeks stop temporary repairs for ballast ship or half cargo time 10 days stop we recommend permanent repairs stop captain asks please inform owners.

Dito 24.5.42

Nämdö temporary repairs noe ready total cost 9482 guilders in which included 2715 guilders for permanent repairs stop ship may take full cargo and repair owners convenience.

Generalräkning

Rederiets generalräkning 10.5.43 slutat på 129.954:26 kr
SKN ersatt 127.227:17 den 22.8.43

Slutlig reparation vid Kockums

5.9.42 anlände Nämdö med kollast till Malmö och förhalades efter lossning till Kockums 10.9 - Låg i docka 10-26.9. Arbetena klara på kvällen 27.9 På grund av storm legat kvar i Malmö till 29.9 - Reparationskostnad 83000:- kr

NÄMDÖ 8.5.42

Besiktningsinstrument

10 plåtar riktas. 6 förnyas helt i bordläggningen BB. i E,F,G,H,I-stråken.
16 spant förnyas delvis, 8 spant riktas på platsen
BB slingerköl riktas på 18 meters längd.
3 plåtar förnyas i skottet, en rörtrumma förnyas.
Rep av ett antal balk -& slagbrickor,fästvinklar etc.
27 fack rännstenscement,30 fack garneringscement förnyas.
150 kvms garnering över STB & BB rännstenar förnyas.
100 nagel omnitas i akterpikens skottvinkel BB och STB.
6 mellandäcksspant riktas,2 nya däcksplåtar i mellandäck mm
2 nya brädgångsplåtar på fördäck BB,riktning av 7 brädgångsstöttor
Spolledningen repareras. riktning av 2 stormportar.
Spolledningen på bryggdäck förnyas 7 meter, även på ett ställe Akterdäck.
Bryggdäcksbarriären uppriktas om STb och BB.
600 meter trädäck drives på bryggan.
Hela splitterskyddet på övre bryggan nedtages för undersökning av navigationshytten och återuppsättes.
Reservhytten: Ny skåpdörr av mahogny, ny el.lampa, målas
Salongen: 12 kvms av durken beklädes med masonite. + nytt skylightglas och ny taklampa (fotogen).
Ie och 2e styrmännens hytter: Nya tvättställ,ny kojgardiner,målas.
Ie maskinistens hytt: -"- -"- -"-
BB gång: Nytt räckskydd av trä.
Ventilglas: 4 st nya ventilglas.
Propelleraxeln indrages för riktning o utskjutes åter.
Bottenkranarna öppnas för besiktning och inslipas åter.
Ny isolering på pannans bakgavlar.
Riktning av en plåt i dammskottet.
Bottenmålning i docka.
NK levererat nytt glas & porslin för 111:39
7

Egna noteringar

Canadeniska Hudsonplan anföll

Som i fallet Ruth 7.5 var det även den 8.5 fråga om Hudsonplan ur Coastal Commands squadron 407 (Canadian) som anföll Nömdös konvoj.
(Coastal Commands War Record, anti-shipping operations,part II)

Historik

Lastångare på 2816 brton byggd 1907 vid Ropner & Sons ltd,Stockton av stål. L.95,3 B.14. (Ex Eskil,Wright,Harlseywood) Tillhörig Red AB Rax (K.M.Källström) i Stockholm. Inköpt som Eskil i jan.1940 från Limhamns Red AB (Edv. Persson) i Limhamn och blev då Nämdö.1000 ihkr. Singledecktyp, 4 luckor,

NÄMDÖ 8.5.42

2 master,7 bommar, back,brygga och poop. Nämdö minsprängdes i Elbemynningen den 12.8.44 på ingående till Bremen med malmlast,bräckts itu och sjönk inom 60 sekunder. 4 man gick med i djupet. -

I övrigt se Nämdö 12.8.44

FREDHEM 8.5.42

KLARAT SIG UTAN SKADOR I NÄMNDÖS ROTTERDAMKONVOJ VID FLYGANFALL.

Journalutdrag

Tors 30.4.42 avgått Oxelösund destinerad till Rotterdam med last av järnmalm.
Tis 5.5 ankrat vid Altenbruch i väntan på order.
Tors 7.5 avgått kl 05.15 i tysk konvoj med tysk officer ombord.
Fre 8.5 strax efter kl 00.00 då fartyget var utanför Holländska kusten förmärktes en hård skakning i fartyget , Kl 04.30 vid flyganfall förmärktes ånyo en mycket häftig skakning vid bombexplosioner i fartygets närhet.Undersökning gjordes omedelbart men inget särskilt kunde upptäckas Anlänt till Rotterdam kl 19.15.Efter utlossning i Rotterdam undersöktes men ingenting syntes.

ss Fredhem 12.5.42
Sven Andersson
Befh

T.Marthins 1e styrman
R,Bergengren 2e styrman

(Fredhem, liksom Adolf Bratt, ingick i Nämndös konvoj. Rederiet insänt journalutdraget till SKN 26.5.42.

Assurans

Inga skador enligt SÅAF:s utredning 26.9.45 - Avfört på SKN 14.11 45.

Historik

Se Fredhem 20.9.41 Grundstötning
Krigshaverier se även 24.12 41

ADOLF BRATT 8.5.42

UNDKOMMIT UTAN SKADOR VID FLYGANFALL MOT SAMMA KONVOJ SOM NÄMNDÖ/FREDHEM.

Journalutdrag

Tors 7.5.42 kl 06 på resa Oxelösund-Rotterdam med last av järnmalm avgått i konvoj från Cuxhaven med tysk officer och signalmatros ombord.

Fre 8.5 kl 00.15 förmärktes en kraftig explosion i mörkret om BB då ett fartyg minsprängdes i konvojen.Tankar och rännstenar pejlats. ej läck. Huruvida några skador uppkommit har ej kunnat konstateras. - Kl 04.15 konvojen angripen av bombplan varvid flera bomber exploderade i vattnet i fartygets närhet förorsakande kraftiga skakningar i skrovet. Rundpejling inte visat något läckage. Huruvida skador uppståtthar ej kunnat konstateras. Ombord 19.5.42

Alvar Wisjö, 1e styrman — E.Sevin, 2e styrman — Bertil Kjellander, Befh

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Journalutdraget insänt till SKN av rederiet 23.5.42.
SKN antecknat i blyerts på mappen:
"Fartyget besiktigat - dock ej dockat - och reparerat i samband med haveri 1226 (se 30.5.42) Här skulle alltså endast kvarstå ev bottenskador från bombanfallet. Sådana kunna f.ö icke ha uppkommit då de i så fall senast upptäckts vid den dockning som gjordes samtidigt med att haveri 1529 uppklarades." Avfört 16.5.44

HISTORIK

Se Adolf Bratt 30.5.42 (Bombad i Värmdös konvoj)
Övriga krigshaverier: 15.1.42 & 12.12.42

THULE 11.5.42

BOMB I ROTTERDAMKONVOJ STUDSAT UTOMBORDS—PLANET KLIPPT AV MASTTOPPEN.

Journalutdrag

Mån 11.5.42 på resa Rotterdam-Malmö med kollast kl 13.45 i konvoj fartyget varit utsatt för flyganfall. Ett bombplan kolliderade med aktermasten som splittrades ovanför salningen. En bomb,som dock ej exploderade förrän den studsat utombords, krossade flotten på 4:ans lucka där dessutom 5 täckluckor skadades och en presenning förstördes. Vid explosionen vid sidan av fartyget förmärktes en stark skakning i fartyget. Befh och begleitofficeren på bryggan vid tillfället. Efter anfallet konstaterades ytterligare en del skador bl.a å STB livbåt som fått stäven krossad samt å teakbarriären och däcket å övre bryggan.Fartygets rännstenar och tankar pejlats och befunnits vara täta. Några ytterligare skador ha ej kunnat förmärkas men kan kanske konstateras vid slulossningen i Malmö eller efte dockning.

Malmö 15.5.42

Ivar Westerlund, 1e styrman — J.Ungh, Befh

((Attacken mot konvojen utfördes av Hudsonbombare ur Coastal Commands Group 16,men inget fartyg sänktes.))

Crew List

Befh J.Ungh
1e styrman Ivar Westerlund
2e styrman J.Wixner
Chief K.E,Larsson
1e maskinist I.Henriksson
2e maskinist Ch. Lindfors
Stuert A.Eklund
Kokerska A.Lindholm.
Städerska M.Dahlin
Matros K.Persson
Matros J.Maliks
Matros G.Elvesson
Lättmatros K.Sjöberg
Lättmatros T.Lindh
Jungman K.Jansson.
Jungman N.Svenssom.
Donkeyman J.Johannsson
Smörjare E.Johansson
Eldare O.Blom
Eldare B.Viidas
Eldare A.Östergren
Lämpare K.Nygren
Maskinelev A.Stålbåg

BESIKTNINGSINSTRUMENT

Besiktning i Malmö mån 18.5.42 samt vid Sölvesborgs varv där Thule torrsattes fre 22.5.

" --- utsatt för flyganfall varvid ett utländskt flygplan kom i kontakt med fartygets aktermast som därvid splittrades ovanför salningen."

Specifikation

Aktermasten: Ny teleskopisk 9 meter hög trätopp förnyas liksom en bardun

THULE 11.5.42

Ny flagglina.Topplanternans ställning repareras och 21 meter nya el.ledningar dragas till lanternan.
Lucka 4: 5 nya trätäckluckor,ny presenning, 20 meter nytt koksnät levereras.
Livräddningsflotten: En flotte på akterdäck för 23 man -4,8x 3,2 meter-rep .
STB livbåt: 6 dm av förstäven förnyas,stävskenan riktas,stäven repareras.
Övre bryggan: Splitterskyddet nedtages och uppsättes. 9 nya teakbräder i barriären. 2 nya däcksplankändar istyckas.
Fördäck: Kulhål i en ventilator svetsas.
Rodret: Lyftes för besiktning.4 nya roderbussingar av pockenholz.Riktning av 4 skyddsplåtar å rodret. Svetsning av övre strömledarplåten på rodret.
Propelleraxeln: Drages för besiktning och utskjutes åter. Justering av. av båda Cederwallsboxarna som ompackas med ny olja i hylsan.
Bottenmålning. Kostnad 3260:-

Thule kom till Sölvesborgs varv 21.5, låg i docka 22-23.5 och reparationen var klar 23.5 och Thule avgick till Oxelösund för att lasta järnmalm till Rotterdam.

Assurans

SKN 27.7.42 ersatt rederiet med 4750:94 (Inkl 5 ton kol, kost,hyror etc)
Rederiet stått för en ny luckpresenning à 532:34
Den skadade flotten bogserades i Malmö Nyhamn från Thule till kanalkajen, lastades på en bil och kördes till Kockums timmermansverkstad där den reparerades och återtransporterades till Thule. Kostnad 565:-

---

Historik

Se 1.10.42 då Thule sänktes av en brittisk motortorpedbåt då hon var på resa i tysk konvoj med järnmalm till Rotterdam.

JE 10 6 92

HEMLIG

TOLKEN 13.5.42

DÅ ALLA LÄMNAT FARTYGET GICK JAG OCH HÄLSADE DEN SVENSKA FLAGGAN.

Rapport

Avgick tis 21.4.42 från Hull destinerad via Loch Ewe för konvoj till Wabana,N.F. i barlast. Djupg F.10′3′′- A.20′0″. 34 ombv
Ons 6.5. kl 11 fm avgått i konvoj ((ONS92)) från Loch Ewe.
Ons 13.5 torpederad kl 03.10 på lat N. 51 50′- long W.34 00′. SO vind och sjö, mörkt, halvklar sikt. 3e styrmans vakt. Utkik på bryggan.Torpeden träffade mellan lucka 2 och 3 BB.Nödsignaler utsändes per radio. Livbåtarna sjösattes omedelbart. När som fartyget höll sig flytande lågo båtarna i närheten. Vid dagsljus gick en del av besättninggen åter ombord i och för komplettering av livbåtsprovianten. Samtliga, utom befh, gick sedan åter i båtarna. Kl 07 siktades en ubåt i övervattensläge och kl 07.35 erhöll fartyget en andra torped midskepps STB och sjönk inom 1½ minut. Befh lyckades rädda sig på en flotte och blev upptagen i BB båt. Kl 09 siktades en korvett och ett handelsfartyg vilket senare befanns vara M.M.S.rescue ship Bury. Kl 10 hade Bury tagit upp samtliga 34 från Tolken.Bury anlänt till St.Johns den 16.5 och fortsatt den 17.5 till Halifax med ankomst dit 19.5 Svenska konsulatet i Halifax tagit hand om besättningen.Befh 22.5 anmält sig till avgivande av sjöförklaring. Skepps -& maskindagböcker förlorade.

Sjöförklaring på vicekonsulatet i Halifax,Nova Scotia,25.5.42

Vicekonsul James Dawson & secretary mrs Powers.
No other persons present except the witnesses.
Befh Andersson: 3e styrmans vakt. Gick i mörklagd konvoj.
Q: Were there any lights showing when the torpedo struck?
A: I don′t know as I was downstairs on a settee,probably dozing.
Torpeden träffat mellan lucka 3 och 3 BB. "A large hole right through the ship. The room was filled with water. We all went to the liefboats. The first thing we lowered the boats and then I was anxious to get all the crew off the ship.Then I started looking at the bulkheads. I saw that everything was taking in more water so I called the lifeboats back and told them to get blankets,provisions and water,as much as we could get. Did not know we would be rescued in a few hours. They came back alongside my ship and we took down all the blankets and other provisions for 2 months, and then I went to salute the Swedish flag.The submarine came back at 7 a.m.,nerly 3 hours later. I was then theonly person onboard. I stayed onboard the ship and went up on the top bridge and got a cartridge for the P.C.rockets, then went up to the storeroom and got a rocket and I pulled the trigger but it did not work.So I went down to get another cartridge and the torpedo came again. I was thrown through the air when the torpedo hit between

TOLKEN 13.5.42

the boiler room and no 4 hatch. Then I saw the ship crumble up.I ran for a raft but I did not get hold of it.The ship went down right under my feet and I wass in a whirlpool and was sucked down 15 or 16 feet.When I reached the surface the water was full of oil and I saw lifeboats 20 yards from me. I saw a raft ahead of me and I was struggling to get to it but it was impossible. .The I saw another faft behind me and went for it and then climbed onboard. The lifeboat came right away ,but of course I was dazed when I came up. About 2½ hours later the rescue ship Bury came and did a wonderful job.It was fine weather but not smooth.I saw the submarine but did not recognize any number.Noone was injured, Everybody was s e.

Q: During the 3 hours before the 2d torpedo struck,was there any hope of saving the ship?

A: no.

Q: Was there any evidence of sabotage of any members of the crew?

A: no.

3e styrman Clifford: In charge on the bridge at 03.10 a.m. 13.5 when the torpedo struck. I saw another ship go down.No survivors.Three o'clock I changed the wheel. I was the only one injured.

Q: How muchdamage was done to the ship?

A: About 8-9 holes on the one side. She listed over on the other side . I went to my cabin to cellect my papers but could not get the ship's logbook. About 3' of water on one side of the ship. I went down and got the 2 boats lowered into the water. Was just about all in. I was hurt on the head.I was semi-conscious and do not remember very much.We were picked up by H.M.S.Bury,His Majesty's rescue ship.

2e maskinist Nilsson: I went to sea 1920. Lost all my papers. The ship was moving at baout half speed when the torpedo struck in no 2 holdhold. The engine room got full of steam and water. I thought the ship was sinking,so ai did not stay there any longer but went up on deck. Launched the port lifeboat and went off a boats length from the ship. The chief officer was up on deck. We were 8-10 men in the port lifeboat. The rest in STB boat, except the captain. We stayed close to the ship until we would see daylight come,in about 1½-2 hours time, and then went back to the ship. We took soma water and provisions and stayed there until 07.15.We were baout a ship's length from Kolsnaren when another submarine came up. It was painted a light grey, no number.The submarine first came close to the ship,the they backed off again and gave her another torpedo and she sank about one minute after the hit.

TOLKEN 13,5.42

Båtsman Backman: I was in bed when something struck the ship and woke me up. I went out and asked a fellow what happened? Are we torpedoed or have we just struck naother ship? One fellow told me:"Torpedoed", so we went to the boats. I was in STB boat, 17 or 18 men in it. When the torpedo struck the 2d engineer was on duty. The ship was going full speed. ahead. When we lowered the lifeboats she was still going.They left the engineroom without stopping the engines!

Q: What was wrong in this case?

A: He was not capable to do his work.Both the 2d and the 3d mates.

Q: Waht was wron with them?Were they drinking?

A: No.

Q: Were they on watch that night?

A: Yes

Q: Waht did they do wrong?

A: In the firstplace the 3d mate did not follow the convoy.He was left behind, at least 15 or 20 miles when the torpedo struck our ship.

Q: How do you know your ship was 15 or 20 miles behind the convoy?

A: At 12o'clock we were not there and 02.50 also a fellow came up and told me.

Q: Did you see any hsips going down that night?

A: I saw 3 ships going down in the convoy.

Q:What time did you leave the deck?

A: 10 minutes to three.

Q: What time did the torpedoing take place?

A: About 03.15 or 03.20.

Q: When you left at 10 minutes to three did you see any other boats then?

A: I saw a corvette and the rescue ship coming up.

Q: Did you see any other ships in the convoy?

A,No, we were behind then.

Q:Was the engine working allright then?

A: Yes. The only thing I want to say in this case,if you don't mind, when the ship got torpedoed the first time,engineer,fireman and olier left the engine room when the ship was going full speed ahead when the life boats were lowered. They left everything.

Q: Was any of these people on watch drunk?

A: No

Lättmatros Simpson: I was at the wheel when the torpedo struck. The convoy seemed to have broken up.Just before I took the wheel there were 2 ships on the port side.We were behind the convoy.I cannot say waht speed we were going. Think going full ahead to catch the convoy.The

TOLKEN 13.5.42

officer was in charge when the torpedo struck at 03.25.It was very dark He fired 2 rockets. I think the engines were stopped. We got that second torpedo at about 8 o'clock in the morning. That second time I saw the submarine right at the surface. But I couldn't identify it. No marks.

Q: Was there negligence on anybodys part?

A;No.

Q: Have you anything else to say?

A: No.

xxx xxx xxx

Vice-consul Dawson stated in his decision in tge maritime inquiry into sinking of ms Tolken that the vessel while in allied convoy from Scotland to the dominion of Canada was sunk as a result of 2 torpedoes fired from an unknown axis submarine during wartime.

(Protokoll inkom KK via UD 5.8.42)

KK memorial 19.8.42 Ej för publicering

Orsak till olyckan: Torpedering under gång i brittisk konvoj.

Särskilda anmärkninga: Besättningslista saknas.

Ex officio
Bo Bergström

Crew List

(Uppgjord efter hyreslistor o.dyl. Crew list saknas ,aldrig insänd)

Befh Ture (Alexander) Andersson,Gtbg, 11.6.91 i Vallda (20.2.41) (19.2.43 befh i Pegasus, avmönst 24.7.43) sjökaptensexamen -29

Ie styrman Harald Ericsson, Gtbg, 12.7.94 Härnösand († på Vaalaren 5.4.43) (se sid 6)

2e styrman Kåre Urholt (N)

3e styrman Charles Clifford Tyson, London, (17.7.42) Captains papers -23

Telegrafist Dennis Humphreys (E)

Telegrafist Eric W.Irving (E)

Chief Arthur Wassenius, Öckerö

Ie maskinist Gunnar Andersson, Göteborg (se sid 7)

2e maskinist Einar Nilsson, Göteborg

3e maskinist Erik Lindgren,Kalmar

Stuert Henry Fjellvang (N)

Kock Hilmer Karlsson, Stockholm

Mässuppassare Albert Yates (E)

Uppassare Thomas Banks (E)

Uppassare Edvard Cooke (E)

Båtsman Albert Backman, bosatt i NY, 6.7.00 i Lyse (7.10.41) (se sid 6,7)

Matros Rasmus Mauritzen (Dansk)

Matros Gösta (Holger) Karlsson, Hultsfred

Matros Arvid Gustafsen (N)

Forts.

TOLKEN 13.5.42

Crew list forts

Lättmatros Samuel Dahlström, Bollnäs
Lättmatros Frank Simpson, f-21 (E) (17.12.41)
Lättmatros James Henry Ingledew (E)
Lättmatros Geoffrey Owen Dart, (Australien)
Jungman Kenneth Cropper (E)
Jungman Arthur Greaves (E)
Smörjare Alexander Sarg (Estland)
Smörjare Ernest Genin (Fransman)
Smörjare France Arsène (Fransman)
Eldare George Magedi (Est)
Eldare Frans Gunnar Svensson, Göteborg
Eldare Axel Rohlin, Åhus
Eldare Thomas Gladstone (E)
Eldare Leslie Ward (Irländare)

Besättningen bestod av 13 svenskar, 11 engelsmän, 3 norrmän, en dansk, 2 fransmän, 2 estländare, 1 australier och 1 irländare.

UDHP80c 3516

Ch.telegram London till UD 15.5.42 kl.00.11

788 från GK Tolken senkt troligen torpederad natten 12-13.5 stop ennu inga detaljer angaende overlevande = Swedish Consulate General
(detta är allt i denna UD-mapp,plus en pressnotis till TT)

SKNEIII 228 Assurans

SKN ersatt rederiet med 2.250.000:- kr för totalförlust 3.6.42
SKN -"--- för effekter 20179:07 den 10.8.43
SKN -"- för hyresersättningar 4093:13 den 10.8.43
SKN -"- för matros Brådlands effekter 450:- 28.5.46 (Se nedan)

Efterseglade effekter

Matros Björn Brådland, Aulestad,Follebu,Norge, skrev 15.1.46 till Transatlantic o berättade att han natten till den 13.11.41 akterseglats i Philadelphia efter 3 månader på Tolken och sedan inte lyckats få tillbaka sin tllhörigheter innan han i Halifax fick veta att Tolken sänkst och att kaptenen gick o Montreal och väntade på en ny båt. I sin förteckning anger han bara vissa värden med -?- för de flesta klädesplagg etc.
De viktigaste ägodelarna var kamera 4 dollars, radio 50 dollars, garmmofon 3 pund 15 sh., 35 skivor à 4 shilling styck samt innestående hyra 1000:-
Tolkens dåvarande befh bekräftade i ett telegram till red AB Soya att Brålands uppgifter var korrekta. SKN betalat 450:- till red. 28.5.46

TOLKEN 13.5.42

Skrivelse om utgifter för sjöfolk vid Tolkens förlisning

Sv. Generalkonsulatet,Montreal 17.11.42

Såsom generalkonsulatet redan inberättat till UD torpederades Sv.ss Tolken i Nordatlanten den 13.5.42 Besättningen landsattes i St.Johns ev ett Engelskt örlogsfartyg. Efter ett dygn fortsatte besättningen med samma fartyg till Halifax. Vid fartygets avgång från St.Johns saknades båtsmannen Backman och eldare Rohlin. De blevo omhändertagna av konsuln i ST.Johns och förpassades några dagar senare till Halifax. Vid ankomsten till Halifax inackorderades befh och övrigt befäl på hotell och manskapet i The Allied Merchant Seamens Club. Efter ankomsten till Halifax utbetalade befh besättningens hyror t.o.m. den 13.5 samt livbåtspengarna, kr.500:- per person. Medlen härtill erhöllos från fartygets agenter, Furness Withy & Co ltd. Så snart besättn. erhållit dessa tillgodohavanden ,avreste de flest av de svenska besättn.männen till Montreal för att här utfå ersättning för förloarde effekter. För att så skyndsamt som möjligt kunna ordna nämnda utbetalning ,anmodades befhavresa till Montreal för att attestera de av besättn. inlämnade listorna. Edliga förklaringar avgåvos av alla besättningsmännen med undantag av fem (Humphreys, Irving, Lindgren,Agne Ericsson och Karlsson) vilka redan lämnat Canada innan UD:s telegram nr 27 av den 30.5.42 mottagits. Då vid fartygets förolyckande besättningsmännens samtliga effekter gingo förlorade har generalkonsulatet och vicekonsulatet i Halifax till varje besättningsman utbetalat det maximibelopp till vilket de voro berättiagde enligt kungörelsen av den 22.12.22 samt FSF nr 302/1941. Enligt uppgift från vicekonsulatet i Halifax 30.9.42 hade alla besättningsmedlemmar som kvarstannat därstädes erhållit ny hyra och lämnat Canada.

Ie styrmannen Harald Ericsson avböjde under hänvisning till läkarintyg att antaga erbjudande om ny hyra från Redareföreningens representant i NY. Då hans tillståd ej väsentligt förbättrats under vistelsen i Canada och inresetillstånd till USA ej kunnat utverkas utan angivande av visst fartyg, hemförpassades han den 8.11.42 via NY för att medfölja ms Vaalaren till UK. Han försågs med förpassning till svenskt konsulat i England. Svenska beskickningen i London har anmodats vara honom behjälplig vid anskaffande av plats å flygplan till Sverige.

Danske matrosen Rasmus Mauritzen erhöll anställning genom the Norwegian Shipping & Trade Mission härstädes och avreste till NY den 25.9.42

Eldaren Axel Rohlin, vilken en längre tid vistats i Halifax, anlände den 13.9 till Montreal och genom the Norwegian Shipping & Trade Mission erhöll han anställning å ett norskt fartyg som lämnade Canada den 18.9

Generalkonsulatet har ännu icke lyckats utröna huruvida brittiske lättmatrosen Frank Simpson och estländske eldaren George Macedi lämnat Canada. Alla övriga

TOLKEN 13.5.42

besättningsmedlemmar hava antingen repatrierats eller erhållit ny hyra. Utgifterna för övermaskinist Arthur Wassenius sjukdom i Montreal uppgår till 252 dollars 11 cents.
Av rederiets kostnader ,12177:85 dollars, skola bestridas av Statsmedel 2393 dollars 08 cents.

Per Wijkman
Generalkonsul

Chiefen sjuk i malaria

Chiefen Wassenius skrev 3.8.42 från hemmet pä Öckerö till Red AB Wallenco: "Undertecknad, hemkommen från sjukhus i Montreal, blev av läkare och den svenske vicekonsuln tillrådd att resa hem för vidare behndling under ca 4 månader för sviter av malaria och går nu under behandling på Sahlgrenska sjukhuset i Götebrog. Efter mitt tillfrisknande vore jag mycket tacksam om jag kunde erhålla någon eventuellt ledigblivande övermaskinistplats i Edert bolag, helst på något fartyg utsidan spärren.

Högaktningsfullt
A.Wassenius
(telefon Öckerö 75)

Effekter

Mässuppassare Yates: "Gear lost at sea " $ 40.17
Mässuppassare Cooke: "Clothing lost " $ 42
Kocken skrivi sin lista i "Hallefax" och bl.a.förlorat "3 stora kofortar och en liten á8 dollars.
Befh förlorat 835 kr i kontanter .
Stuerten Pilotradio med ackumulator för 336 kr.
Båtsman: kläder för 1740:- inkl radio 225:-

T.Fredh "Utanför Spärren" (Lysekil 1981)

Matros Holger Karlsson,Hultsfred,berättar:

...Efter en halv dag kom räddningsfartyget Bury och tog upp oss. Vi var den femte besättningen de tog upp. Det var över 200 skeppsbrutna på Bury. Vi landsattes i Halifax. Båtsman Albert Backman,Lyse, var bosatt i NY. Var Vart han tog vägen efter räddningen är ett mysterium.Anhöriga i Sverige inte hört något från honom sedan 1942... (detta allstå 1981)

Egna noter. Ie maskiniste hem i december 1945

Ie maskinist Gunnar Andersson,Göteborg, kom till Göteborg den 27.12 45 som chief på m/t Bera, och mottogs av sin familj och 82-årige far som han nie sett sedanvåren 1940.

TOLKEN 13.5.42

SÄNKT AV U-94, OTTO ITES.

Natten till den 12e och natten till den 13e maj 1942 sänkte U-94, Otto Ites, och U-124, Johann Mohr, sammanlagt 7 fartyg i konvoj ONS92. Tolken var det sista av dem, torpederad kl 05.10 CET 13.5 på N.51 50' W.33 35'. U-94 hade kl 00.53 CET torpederat kollastade engelska ss Batna på 4399 brton B.-28 där 1 man av 43 omkom. -De andra 5 fartygen sönktes natten till tis 12.5. Det barlastade Empire Bell på 7065 brton, 2 döda, engelska Llandover på 4959 brton, i barlast, alla 47 ombv saved: Panama-ångaren Gocle på 5630 brton med styckegodslast till NY, 4 döda, grekiska ss Monut Parnes med kollast till Montreal, 4371 brton, 33 ombv alla saved och Engelska ss Christales på 5389 brton med styckegodslast, inga offer. Christales drivande vrak sänktes senare av eskortfartyg.
U-94 sänktes av HMS Oakville och flyg, VP-92-plan, den 28.8.42 öster om Kingston, Jamaica, N 17 40'- W 74 30'. 19 döda. övriga fångar. Ubåten tvingades upp och sänktes genom rammning av Oakville.

Historik

Lastångare på 4521 brton byggd 1922 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål. L. 115,2 B. 16,5 Tillhörig Red AB Wallenco (Olof Wallenius) i Stockholm. Inköpt mars 41 från Transatlantic i Göteborg som detta rederis sista ångfartyg. Sjösatt 23.11.21 för Transatlantics linje på Java-Australien. Lev. 28.2.22, avgick 2.3 från Gtbg till Cardiff. Tolken var nr 3 av tre systerfarty av vilka Boren förliste 6.3.42 som Skåne och Roxen den 9.8.42 som Sigyn. 8280 dw. 1850 ihkr trippleexpansionsmaskin med 2 pannor. Hög back med skans i 2 plan, vertikal stäv, elliptisk akter, 3 för- och 2 akter-luckor, von Tells luckskalkninganordningar, 2 master och ett par bom-pålar mellan lucka 2 och 3, 12 bommar, 12 winschar, Schmidts patentdävertar, mindre passagerarinredning. Efter att ha lämnat Göteborg 5.3.22 på sin jungfruresa återkom Tolken till Göteborg först 1927 med fosfatlast från Tahiti. Av den ursprungliga besättningen återstod befälet, kock-arna, timmerman och en smörjare. I dec 1930 befann sig Tolken vid Vinga då SOS uppfångades frmn ss Oberon av Helsingfors som efter kollision med ss Arcturus av Helsingfors höll på att sjunka vid Läsö. Tolken satte högsta fart mot plasten och deltog i räddningsarbetet. 45 människor hade följt Oberon i djupet. - I nov 36 i San Francisco dödades Ie styrman V.T.Jacobsson, Gtbg, 52 år, vid fall ner i rum 3. - Efter att ha lämnat Göteborg våren 40 kom Tolken utanför spärren.

TOLKEN 13.5.42

3:e maskinist Erik Lindgren berättar

Terje Fredh:Hav och Kustbygd (1992)

Tolken skulle lasta järnmalm i Waban och gick i barlast. Vi hade alltid livvästar på oss,både i arbete och på fritid.Enda undantaget var vakthavande i maskinrummet.Vi kunde inte ha västarna på oss i värmen ochi det trånga utrymmena nere i maskin.Vi hade våra livvästar hängande utanför maskinrumsdörren vid lejdaren ner från maskintoppen.Där hade jag ochså alltid hängande en vattentät ask av kopparplåt med mina viktigaste papper. Asken var försedd med axelrem. Jag hade frivakt då vi torpederades. Låg på soffan i min hytt och lyssnade till sjunkbombsdetonationerna. När torpeden träffade behövde vi inte vara i något som helst tvuvelsmål. En kraftig,fjädrande stöt gick genom fartyget,belsyningen slocknade och en markant krutlukt kändes.Dessutom hade man känslan att båten redan var på vägner i djupet.Det kom sig av att tonvis medvatten och bråte klapprade ner över däcken från explosionsuppkastet och kom forsande in i hyttgångarna. Vakthavande styrman ochutkiken fick skador i huvudet av splitter. Det var vid 3-tiden på morgonen. Raskt fick vi ut båda livbåtarna.Jag tillhörde BB-såten som blev hängande på den list som avgränsar rännstenen från bordläggningen.Vi måste bända loss båten med stänger varvid den bändes läck. trots att den var helt ny.Det var faktiskt otur att den var så ny eftersom det som hakade upp den vid sjösättningen var de handtag som var monterade längs dess köl för att man skulle ha något att hålla sig fast i om båten skulle kantra. BB-båten låg dessutom i lovart och många som skulle varit i BBpbåten sökte sig till STB-båten som var lättare att få i sjön. BB-båten hade bara 8 man ombord när den nådde vattnet. Då märkte vi att fartyget gjorde god fart genom vattnet.Raskt dansade vi akterut längs fartygssidan,pressade av vin och sjö mot skrovet. Komna under valvet fick vi alla en chock,Propellern vat igång och de stora vitskimrande propellerbladen viftade alldeles intill oss. Genom att förskeppet sjunkit avsevärt hade akterskeppet höjts i motsvanade grad och det ble vår räddning.Vid normalt propellerläge hade båten sugits in i propellern och krossats.Vakten i maskin hade vid explosionen hals över huvud rusat upp på däck utan att ge sig tid att stoppa maskin. Ångtrycket hade dock gått ner till ungefär hälften av det normala när vi passerade propellern och den rusade inte för fullt. Det började ljusna och vi rodde runt till läsidan fram till STB båt och hämtade våra förlorade får. Därigenom blev vi 17 man i vår båt och 16 i den andra. Kaptenen, en i vanliga fall mycket käck man, hade tydligen drabbats av en chock och vägrade lämna fartyget.

Vi ropade till kaptenen att det inte var något att vänta påoch att han borde lääna fartyget men han envisades med att att vi skulle hålla oss

TOLKEN 13.5.42

undan från fartygssidan så skulle han kalla på oss när han var klar ombord. Medan vi satt där i livbåtarna kom en av ubåtarna upp till ytan. Kaptenen hos oss var nu ganska virrig och provsköt en kulspruta men siktade rätt upp i luften som väl var. Ombord på ubåten bestämde man sig raskt och från övervattensläge skör de ytterligare en torped,en fullträff precis midskepps.Fartyget bröts av på mitten.Med förskeppetstående lodrätt och med akterskeppet i spetsig vinkel mot detta gick Tolken ner på några minuter.Det sista vi saåg var flaggan akterut.Kaptenen var ju kvar ombord och vi såg bonom klamra sig fast vid den mot himlen attl brantare pekande relingen.Mot alla odds fick vi strax efteråt se honom kämpande i vågorna och rodde fram och bärgade honom. Han varhelt utpumpad menåter helt klar i huvudet. Han orkade inte själv hjälpa till och tung som han var fick vi rulla honom ombord i sittande ställning. Allt han sade var:" Jag trodde att jag var stark men jagvar under vattnet för länge."Han hade inte ens flytväst på sig menklarade sig till stor del tack vare sin impomerande stofthydda som måste besitta stor flyförmåga. I rederiet gick han förresten under namnet "Starke Arvid." Han hade en hund av obestämd ras ombord som alltid skällde på oss och nafsade oss i benen i tid och otid.När vi sjösatte livbåten var det någon som slängde hunden i vattnet och sedan glömde vi bort den eftersom vi hade annat att göra.När vi bärgat kaptenen fick vi se hunden komma vadande på båtbotten fram till sin husse.Utan ett ljud kröp han upp i kaptens knä,pressade sig mot kaptenens breda bringa och lade en tass på vardera sidan om husses hals och där förblev han länge. Kaptenen donerade sedan hunden till det fartyg som räddade oss når det stod klart att den inte fick ilandföras i Kanada. Nu började det blåsa upp kraftigt och vi miste kontakten med den andra livbåten. Den såg vi inte igen förrän vid räddningen.Vi visste att ve med segel och årar skulle behöva mer än en månad för att nå land, vilken kust vi än satte kursen emot. För så lång tid hade vi inte färskvatten och proviant. Ett engelskt faryy, Bury, räddade oss. Först tog de upp oss och efter ett par timmar STB båt. Bury var ett kombinerat räddnings-och lasarettsfartyg som i fredstid gått på traden Dover-Hook van Holland med passagerare. De hade plockat upp 7 besättningar innan de träffade på oss. Någon timme innan deupptäckte oss hade de stoppat en kort stund och begravt 2 brännskadade sjömän som avlidit ombord. Allla uppehåll måste göras så korta som möjligt med tanke på ubåtsfaran. När vi togs upp slängdes bara grovmaskiga nät utombords och vi fick klättra upp som apekatter. Livbåten fick driva vidare. Det blev trångt ombord och ont om maten.Nattetid fick vi sitta eller halvligga lite varstans där det fanns utrymme. Var och en fick en tallrik som efter måltiden sköljdes av i en pyts och travades på durken. Med 16 knops fart tog det 4 dygn för Bury att nå St.Johns på New

TOLKEN 13.5.42

Foundland. Där fick vi varsin tandborste och rakgejor och inkvarterades över natten i en föreningslokal.Nästa dag fortsatte Bury till Halifax. Därifrån for jag till Montreal och sedan till NewYork och fick jobb på Drottningolm och efterutväxlingsresaor N.Y - Lissabon kom jag hem till Göteborg med Drottningholm i samband med en diplomatutväxling.

Ian A.Millar

American report on the sinking of Tolken.

Swedish vessel Tolken was torpedied at 03.10 on May 13th 1942 while en route in convoy ONS 92 from Hull to New Foundland by U-94. She was abandoned at 07.30 and seen to sink. When hit she was making 6½ knots and had other convoy vessels in sight. 2 torpedoes struck her between nr 3 and 2 hatches. All 34 crew saved. The sub was described as mediumsize,pained grey with a long large conning tower.

SIXTEN 15.5.42

I SIXTENS ROTTERDAMKONVOJ: SELJE AV BERGEN SÄNKT OCH TRE PLAN NEDSKJUTNA.

Journalutdrag

Fre 15.5.42 kl 07 avgått med full last av koks i rum och på däck från Rotterdam destinerad till Stockholm. Assisterad av en bogserbåt och båtsmän samt med B.O, signalmatros och spärrballong med 3 mans betjäning ombord . Kl 09 lämnat lotsen vid Hook Van Holland och gått in i tysk konvoj. Kl 22-22.30 anföll konvojen av 11 engelska bombplan i höjd med Terschelling. Av dessa blev 5 nedskjutna. Tvåstörtade brinnande i havet varjämte ett tredje efter anfall mot Sixten med ena vingen avbruten störtade akter om fartyget. De mot Sixten fällda bomberna föll samtliga i havet och krevade c:a 20 meter från fartygssidan midskepps om STB. Härvid uppstod kraftiga skakningar i fartyget och jättelika vattenuppkast. Under anfallet sänktes ss Selje av Bergen samt en förpostbåt av bombträffar. Rundpejling efter anfellet inte visat något läckage.

Lör 16.5 kl 18.30-19.30 slussat i Brunsbüttel och lämnat iland BO, ballong och betjäning.

Ons 20.5 kl 09 anlänt till Värtahamnen i Stockholm.

Sven Skansing 2e styrman   Olle Kristiansson 3e styrman   Ombord 19.6.42 F.A.Funning Befh

(Insänt av rederiet till SKN 25.6.42)

(SKN noterat i blyerts: Fartyget senare haft grundstötning.Se härom haveri 1569. - Mälaren 25.9.45 rapporterat till SKN,Inga skador.
Avfört på SKN 14.11.45.

Egna noteringar

Hudsonplan

Konvojen anfölls av Hudsonbombare ur Squadron 407,Group 16,R.A.F.Coastal Command. ss Selje av Bergen på 6698 brton byggd 1930 vid Palmers i New Castle.L 137 B. 18. 11.110 ton dw. 11 knop tog 15 man av besättningen med sig i djupet, alla norrmän.

Sixten

Lastångare på 2134 brton byggd 1912 i Sunderland av stål. (Ex Sydhavet) L. 87,5 B. 12,8 Tillgörig red AB Sigyn (Hans Julius Lundgren) i Hälsingborg. 858 ihkr.

GG 196 SVEA 15.5.42

TYSK FLYGATTACK MOT FISKEBÅTAR I " WARNGEBIET" 100 ´W SKAGEN

Sammanfattning

Svea låg fre 15.5.42 tillsammans med 15 andra svenska fiskebåtar på snurrevadsfiske 100 distansminuter W Skagen, dit båtarna begivit sig trots att de väl kände till att de därmed befann sig inom av de krigförande proklamerade spärrområden. Kort före kl 19 sköt 2 tyska jaktplan varnigsskott mot båtarn varpå de på så låg höjd som möjligt akterifrån flög in mot Svea under intensiv kulspruteeld. 5 av de Ombordvarande hann ner i motorrummet,men fiskare Tage Johansson måste kaste sig ner på däck på förkant av styrhytten och fick kraftigt blödande splittersår i ansiktet. Under 5 minuters tid anföll planen gång på gång Svea innan de avlägsnade sig österut. Hela tiden gick båten för full maskin utan någon vid rodret. När planen försvunnit avbröt alla båtar skyndsamt fisket och satte kurs hemåt. Tage Johanssons sår visat sig ytliga. Kulor hade träffat mast,styrhytt,segel och svenska flaggan , alla styrhyttsfönster var krossade, tjära flödade över däck från 4 sönderskjutna tjärfat och i akterbordläggningen gapade 2 hål. Sön kväll 17.5 kom Svea in till Göteborgs fiskhamn. - Ingen sjöförklaring avgavs om detta anfall.

Klipp ur DN 19.5.42

Göteborg,måndag: Besättningen på GG 196 Svea av Hönö Röd har varit ute för ett otrevligt äventyr då den låg på fiske omkring 100 sjömil W Skagen. Strax före kl 19 i fredgas anfölls båten av 2 tyska jaktplan som utsatte Svea för intensiv beskjutning.Fartyget blev åtskilligt skadat.Det var särskilt akterut genomsållat av kulor. En av de 6 ombord skadades av splitter. Svea kom på söndagskvällen in till fiskhamnen i Göteborg. "Jag stod till rors och såg de båda planen närma sig", berättar en besättningsman för Ny Tid," de sköt först 2 varningsskott mot de övriga båtarna men började strax därefter skjuta skapt mot Svea. De kom emot oss så lågt som möjligt. Vi rusade ner i motorrummet som erbjöd det bästa skyddet,men Tage Johansson hann inte ner innan den första salvanbrakade löst. Han träffades av en skärva i ansiktet. Det blev dock ingen svårare skada. Så fort det första anfallet var över kom det andra. Under tiden fortsatte båten att gå. Vi hade tänkt kunna komma upp för att svänga österöver då vi förstod attdetta var meningen med beskjutningen - vi låg nämligen utanför spärren och fiskade - men vi hann aldrig upp för att utföra den manövern förrän nästa anfall kom." Ett skott träffade under vattenlinjen men gick inte igenom.

SST omtalade 21.5.42 att det var första gången som fiskarna givit sig så långt västerut,beroende på att man inte fått några fångster på närmare håll.

UD H 2060

Deutsche Gesandtschaft ,Sthlm 28.5.42 till UD

C 793/41 IIII. "Wie das Oberkommando der Kriegsmarine mitgeteilt hat,wurden

GG 196 SVEA 15.5.42

in diesen Tagen 20 Schwedische Fischkutter im Skagerack im Minenwarngebiet gesichtet. Sie wurden durch Abwurfbeütel aufgefordret des Gebiet zu verlassen.Da die Fischkutterdieser aufforderung nicht folge leisteten,mussten sie durch Warnschüsse dazu gezwungen werden.
De Gesandtschaft weist darauf hin, dass in Zununft im Warngebiet angetroffene Fischkutter dem sofortigen Waffeneinsatz ausgesetzt sind und mit versenkung zu rechnen haben. Sthlm 28.5.42

Blyertsnotering: "Avlämnats av Geffken vid besök 30.5" Signum.

BERÄTTELSE i "Sjömannen" nr 6 1942

GG 196 Svea av Hönö Röd blev 15.5 strax före kl 19 utsatt för intensiv beskjutning av 2 tyska jaktplan 100'W Skagen. Särskilt genompepprat blev akterskeppet.Även skador av splitter uppstod. Svea kom in till Göteborgs fiskhamn med 120 lådor fisk 17.5.Detta var första gången i år som Svea gått utanför spärren därför att de andra båtarna gjort så goda fångster där. Anfallen pågått i 5 minuter. En kula gick ner i maskinrummet och föll ner på durken mellan fötterna på oss", berättar en fiskare. "När ett av oljefaten träffades verkade det som en explosion och båten omvärvdes av rök. I samma veva gavsig planen av och vi fick bråttom att stäva österut. 4 st tjärfat skjutits sönder och tjärna sprutat över nästan hela däcket och upp utefter styrhyttsväggarna. 2 fat tömts helt. Alla rutor i styrhyttens krossats och stora stycken slitits bort i de illa åtgångna styrhyttsväggarna. Den på utsidan av hytten hängande frälsarkransen söndertrasad. Masten blivit splittrad på 2 ställen och kulan i masttoppen slitits bort. Ett skott gått igenom livbåten och fastnat i skanstaket. I bordläggningen gapade hål,likaså i två brädgångarna. En 2″ vantsträckare av stål skjutits av liksom flera fall och stag. Luftventilen till motorrummet såg ut som ett såll. Winschen blivit sönderskjuten och splittrade järndelar från den låg ännu på däck då Svea kom till Göteborg. På däck låg även seglet med tre stora hål i."

SKN ersatt redskapsförlust SKNEIII 141

SKN synes inte ha ersatt skadorna på Svea,på den grunden att fartyget legat väster om spärren där krigsförsäkringen inte gäller. Endast några räkningar finns om Svea. Övriga papper inkl i ett brev omnämnda vittnesrapporter har sannolikt översänts i remiss,möjligen till Likvidationsnämnden, och aldrig återkommit.
SKN 11.9.42 utbetalat 522:88 för förlust av redskap

Reparationer

Bror Johanssons Slip på Hönö 12.6.42 debiterat skeppare Johan Arvid Johansson 129:50 för upptagning av Svea på slip,svetsning av avgasröret och sprunsnings och beckningsarbeten. Senare debiterat 356:79 för reparation av bräd-

GG 196 SVEA 15.5.42

gångar,livbåt och styrhytt. Albin Nilssons motorverkstad,Hönö levererat motordelar för 42:- (1 skjutmaskinsskiva, en koppling,ett snäckhjul mm) J.Wallström,Hönö debiterat 21:- för tratt till tjära,reparation av motorhuv. Charles Karlsson,Hönö för 35:- insatt 10 fönsterglas och lagat en båge i styrhytten. Ludvig Eliassons Segelmakeri,HönöKlova, reparerat seglen för 77:40. -Julius Albrechtsson & Ci i Gtbg 4.7 debiterat 134:43 för manilla, riggwire, en livboj, ett shackel och 12 timmars arbete.

Ingen ersättning från Likvidationsnämnden

SKN översände 21.11.51 till Likvidationsnämnden,Hovslagaregatan 2, Sthlm avskrifter av en rapport om händelseförloppet,daterad Hönö 29.7.42, samt räkningar och brev av den 5.9.42 avseende i denna sak utgående ersättning. Den 15.11.54 översände SKN till Likv.Nämnden en av befh på Svea u-tecknad redogörelse och edligt intyg från en besättningsman. Dessa papper blev kvar där. Ingen ersättning lämnats från de i Sverige beslagtagna tyksa tillgångarna.

Ingen sjöförklaring

Svea 15.5.42 saknas helt på KK Fc III.

"Dom hade inget val" (1985)

Skeppare Arvid Eistrand,Hönö Röd, berättar 1984

Vi hade beställt båten i Landskrona före kriget men fick den inte förrän i aug. 40. Det var ju skuld på allthop vilket gjorde att vi inte tog några risker. Vi fiskade i kattegatt och östra Skagerack. Men när båt efter båt kom hem med goda fångster efter fiske vid spärren blev frestelsen för svår. Så vi gav oss iväg dit ut. Första dagens fiske gick bra. På kvällen andra dagen höll vi på att sätta ut sista draget då 2 plan kom emot oss. Det först sköt något som uppfattades som varningsskott och släppte en rökbomb.Vi hade kastat om till W kurs mot ankartunnan och i detta läge var ju den kursen inte bra.Andra båtar i närheten låg vända österut. Jagsaktade ner motorn och ropade till de andra att ta skydd under däck. Ett par man sökte skydd i skansen,de andra i maskin. Jag hoppade också ner där akterut och det var i sista sekunden. I samma ögonblick som jah kom på lejdaren tog en kulkärve alla styrhyttsfönstren så glasplitttret yrde omkring.I uppehållet som blev efter denna salva sprang jag upp igen för att försöka svänga båten österut. Jag såg Henry Andersson komma springande från skansen och Tage Johansson kröp fram från winschen han tagit skydd bakom. Han var alldeles blodig i ansiktet av ytliga splittersår. Jag hann inte in i styrhytten förrän planen kom tillbaka och sköt en ny salva.Det här upprepades gång på gång. Jag vet inte hur många gånger. Mellan varje salva sprang jag uppför lejdaren för att försöka gira,men varje gång kom planen tillbaka så fort att jag måste söka skydd igen. Till sist var jag så trött av spänningen och springandet

GG 196 SVEA 15.5.42

upp och ner att jag tyckte jag inte orkade längre.Jagvisste inte vad jag skulle ta mig till. 4 av de andra hade krupit ihop under ljuddämparen. Fyra man! (Senare försökte vi göra om det,men det lyckades aldrig komma in mer än 3 under ljuddämparen) Jag höll en tung durkplåt över huvudet som skydd. Kulorna fullkmmligt sågade sig genom maskinkappen så att det blev allt större öppningar där. Många kulor slog ner i maskinrummet. Det var jobbigt att sitta där,särskilt som båten rörde sig lite i dyningarna, även om det var ganska bra väder. När jag släppte ner durkplåten för att ta mig upp en sista gång var jag så slut att jag inte orkade. Henry Andersson gick uppför lejdaren och stod och tittade en stund innan han ropade:" "Jag tror att dom har gett sig av nu!" Vilken lättnad. Då vi kom upp kände vi oss ändå inte säkra. Ena tampen till snurrevaden satt fast i ankartunnanså vi kunde få redskapen tillbaka. I den vevan kom Mentor av Hönö Röd upp till oss, Sjeppare på Mentor var Alf Karlsson som senare gick bort när hans nya båt Gotland minsprängdes.((11.8.44)) Nu lättade dom upp vårt ankare och vi tog in redskapen med full fart på winschen. Men först hade vi varit tvungna att bärga seglet som stod uppe med trasorna hängande och slängande. Skoten var avskjutna så att bommen dängde från den ena sidan till den andra, och var en risk för oss. Bertil Amandusson klättrade upp på styrhyttstaket och höll bomnocken tills vi firat och beslagit seglet. Det kan nämnas att då vi kom iland fann vi en granat i taket där Bertil hade stått. Det var en blindgångare som inte exploderat. Militären tog hand om den liksom en del andra projektiler av olika storlekar. Skrovet hade fått flera hål men länspumpen höll undan det vatten som läckte in. S[illegible] fat tjärolja som var surrade vid sidan av styrhytten var så pepprade att de var alldeles tomma på olja. Den rann över hela däcket akterut. Det tog ganska lång tid attreparera allt som skjutits sönder och lång tid efteråt hände det att vi hittade mindre kulor eller splitter där kulor hade tagit. Så sent som 1982 hittadesen kula i en bordläggningsplanka. Svea heter idag Ärlan av Fiskebäck och ägs av min måg och dotterson."

Historik Eget

Motorfiskebåt på 58 brton byggd 1940 vid Gustafssons & Söners varv i Landskrona av ek. Levererad i augusti 1940. 150 hkr motor. L.19,4 B.6,1 Ägd oco förd av skeppare Johan Arvid Johansson i Hönö Röd. 1946 ändrade han efternamnet till Eistrand. 1948 såldes Svea till Gösta Ossian Rugner på Vrångö och fick namnet Gullmaren. 1982 hette hon Ärlan av Fiskebäck, och tillhörde en måg och dotterson till Johan Arvid Eistrabd.

Andra tyska flygattacker

23.5 mot Normandie,3.6 mot Noomi,6.6. mot Ingun, 12.6 Beatrice,5.7 Elsa

TORKEL 16.5.42

BOMBAD I PLYMOUTH SOUND - BOMB TRÄFFAT FLOTTEN OCH STUDSAT ÖVERBORD.

Inget journalutdrag finns kvar

Liggande förtöjd i bojar i Plymouth Sound i väntan på losseplats skadades Torkel lördag 16.5.42 av bombsplitter,skakningar och kulspruteeld vid ett tyskt flyganfall mellan kl 12 och 13. Inget journalutdrag nått Sverige. Endast en besiktningsrapport och en reparationsräkning,daterad 20.5.42, från G.Halls Engineering Co Ltd i Plymouth. Rep.kostnad pund 111.12.6

Report of Survey.

T.E.Gullett,Marine Surveyor, på uppdrag av Wm Wilson & Co och rederiets agent, Messrs. G.Haswell & Co, Plymouth,besiktigat Torkel15.5 och följande dagar då Torkel låg vid Baylyn´s Wharf.Sutton Pool,Plymouth för lossning. " It was stated that in addition to damage through gun shot, the port life raft had been seriously damaged through being struck by a falling bomb dropped from an aircraft,the bomb hitting the raft a glancing blow in it´s fall and ultimately falling in the sea."

Damage:

Frame work of the port liferaft smashed and one of it´s 2 buoyancy tanks crushed.The port lifeboat adjacent to the raft eventually damaged.STB lifeboat pierced in several places by bullets, 2 planks,2 frames and STB stringer stive in,rubber and floor boards damaged and provision tank cut through. The working boat on the STB side of the vessel pierced in several places and 3 frames broken. 2 boatdeck planks under STB boat smashed. One plate in front and STB side of the lamplocker under the STB bridge wing pierced by shot in 2 places. 2 navigating sidelights - copper- broken. Not-under-command-light damaged and the globe of one hurricane lamp broken One plate in front of the masters cabin under the bridge pierced by shot and the wood lining in the cabin abreast of the penetration damaged. The lower rail of STB door of chartroom torn by shot. Deck planking of the bridge at STB side of the chart room gouged out by shot in 2 places. One lifebuoy on STB side of bridge badly torn by shot. The funnel perforated in 3 places. Top strake of the forward bridge bulkhead piereed in 2 places. Rail at top of front screen of bridge,STB side, gouged out by shot. Electric cable under bridge deck cut through in several places. The crown of the companion way over the engineers accomodation and head of the door frame damaged byshot. Forward thwartship margin plank of poopdeck gouged by shot. Overhead lamp casings under the bridge deck broken & torn away from deck. Door switches of masters room,chartroom and port companionway to the officers quarters damaged. Cable to STB navigation light damaged.

Repair of abovepounds 111.12.6

Forts

TORKEL 16.5.42

In addition to before-mentioned damage the following items were alleged to have been damaged through the concussion set up by the fall of the bomb and the effects of the shot.

Barometer in the wheelhouse shaken off it´s hook,fallen to the floor and broken.
Glass of the STB portlight in the masters room fractured.
One glass of portlight in chief officers cabin and one in 2d officers cabin fractured,
The forward fall of the working boat badly cut.
One bridge rope for STB lifeboat badly cut.
One tarpaulin on the after hatchway cut by shot over the length of 18″
(to be repaired by the crew.) Estimated coast for renewing the items:
Pounds 26.10.0

Av räkningarna framgår att en ny flotte tillverakdes iland varvid användes 2 flyttaknar och ensidoplankor från den gamla flotten. Skootthål svetsats, skadade däcksplankor pluggats

Assurans

SKN 5.3.43 till rederiet 1500:-
SKN 27.3.43 till Wilson 269:77 för besiktning
Proveny till SKN från War Risks Office 30.11.49 kr 2700:-

SKNEIII 309

Censuren klippt bort kollisionsplatsen

På resa Barry-Portsmouth i konvoj, befh Axel Spendrup, kolliderade Torkel kl 17.59 den 26.6.44 vid bildandet av enkel kolonn med ms Coxwold av Hull - positionen bortklippt av censuren. Skyad luft med regn,sikt ½ naut.mil Torkel skulle gå kvar i BB kolonn medan STB-kolonnens fartyg skulle gira BB hän och ta plats mellan fartygen i BB-kolonnen. Nr 32 Coxwold på 1124 brton Byggd 1938 fick då hon skulle gå in akter om Torkel med 6 knop fel på styrledningen,girade BB hän och kolliderade med Torkels STB-sida tväts lucka 4 där de 2 översta bordläggningssträken och däcksstråket tillbucklades och ledstångsplåten sönderbräcktes. Coxwolds BB ankare fastnade i räcket och ramponerade STB pooplejdare,poopräcket mm. Torkels rorledning måste iskarvas med wire innan Torkel kunde fortsätta. Ej läck. (Tjock mapp om detta) Kostat SKN 25.919:63 kr.

Stora reparationer efter kriget EII Disp

Hemkommen efter kriget reparerade Torkel 20.3- 30.11.46 vid Lindholmen samt 4.12.46- 23.4.47 vid samma varv inkl klassning. Av dispache 15.10.48 given i Stockholm av Per Hasselrot framgår att en hel del typiska beskjutnings-

TORKEL 16.5.42

skador från kriget,bl.a 5 ksp-hål i förliga skottet till förrådet midskepps STB, 8 större hål efter grova ksp-skott i förliga bryggskärmen och 2 sådana hål i bryggdäckshusets frontskott. Vidare flera skotthål i pannkappen under skorstenen och 2 kulhål i STB eldrumsluftrör vars nedre del om BB också var söndeskjuten. Dispachen upptar inga fler krigshaverier än bombningen 11.9.40 men omnämner flygattacken 16.5.42 med tillägget att några ytterligare detaljer om dessa beskjutningsskadors uppkomst har ej kunnat erhållas . "Som fartyget under krigsåren enligt befh utsago varit utsatt för flera flyganfall är det möjligt att skador uppståttäven vid andra tillfällen än bombningen i London den 11.9.40."

Historik

Se Torkel 11.9.40 (Även krigshaveri 13.3.41)

TISNAREN 18.5.42

TORPEDERAT, SKJUTET I BRAND, MASKINGEVÄRSELD MOT LIVBÅTARNA.

Rapport

Avgick Liverpool Lör 2.5.42 destinerad till Montevideo/Rio de Janeiro. Rumlast av 8270 TON styckegods från Manchester & Liverpool. Djupg.F.19'5''-A. 24'1" 8befäl, 34 manskap, 3 manliga och en kvinnlig passagerare = 46 46 ombv.

Torpederades och sköts i brand mån 18.5 kl 20.30 på lat.N.3 38'-W 32 01', Ostlig vind, dyning, skyad luft med månsken, enstaka regnbyar. 2e styrmans vakt. Utkik på bryggan. Ingen skadades. Göteborg 11.8.42

G.Runsten
Befh

Journalutdrag, resa nr 84, 1942

Lör 2.5.42 kl 10.55 avgått från Liverpool .

Mån 18.5 c:a kl 20.30 träffades fartyget av en torped om BB på akterkant av lucka 2. Samtidigt besköts bryggan och midskepps på kort håll om BB med maskingevär och övre artilleri. Vid explosionen sattes fartygets radiostation ur funktion. Fartygets hemliga papper sänktes. Order gavs att sjösätta livbåtarna, bemanna dem och överge fartyget vilket gjordes under beskjutning. BB båtar skadat under beskjutningen. Den aktra sjönk omedelbart. Sedan STB livbåtar sjösatts och kommit klara från fartyget beskötos de med maskingevär. BB förliga båt sjösattes av 2 ombordvarande och de i den sjunkande aktre BB-båten togo sig över i den förstnämnda, vilken även var skadad av maskingevärselden. I den sjunkande båten befann sig bl.a befh och chiefen vilka hade med sig fartygets papper och räkenskaper, vilka samtliga gick förlorade. Beskjutningen av Tisnaren pågick i ca 15 minuter då brand utbröt i lucka 6. Två av livbåtarna höllo sig i sikte av fartyget vilket flöt, brinnande i 6ans lucka. Vädret under kvällen var lugnt med dyning och svagt månsken. Räknad position N 3 38'- W. 32 01'.

Vakt på bryggan vid torpederingen hade 2e styrman Berggren, rorsman matros T.Svensson och utkik lättmatros R.Andersson. Vakt i maskin: 3e maskinist P.Kromann.

Tis 19.5 kl 03.30 gick befh och chiefen ombord för att utröna fartygets tillstånd. 2ans luckor voro öppna och i rummet stod vattnet upp till shelterdäck. Eld brann i 6ans lucka och i maskinrummet forsade vatten in genom projektilhål i BB-sidan och alla elektriska motorer stodo under vatten varför fartyget ansågs omöjligt att rädda. Cirka kl 05.30 beslöts att gå ombord för att försöka sjösätta den på lucka 3 stående reservlivbåten för att använda denna istf den sönderskjutan BB-båten. Reservbåten sjösattes med handkraft men befanns även den vara sönderskjuten och svårt läck. Den var dock i bättre stånd än BB båt. Efter nödtorftig reparation flyttades besättningen över från BB båt till reservbåten. Livbåtarna ut-

TISNAREN 18.5.42

rustades med extra proviant och vatten och kl 07.30 beslöts att sätta kurs på närmaste land. Kl 08.30 siktades en lastångare och livbåtarna vände för att genskjuta fartyg t. Kl 09.30 sågs Tisnaren sjunka med stäven före. Vid 10-tiden började ss Green Mountain av New York ((4988 brton byggd 1919)) ta ombord livbåtsbesättningarna. Tisnarens hela besättning, 38 man, samt de 4 passagerarna blevo alla bärgade utan allvarligare skador. Samtliga infördes till Port of Spain, Trinidad.

Port of Spain 5.6.42
G.Rünsten
Befh

Preliminärt sjöförhör i Port of Spain 5.6.42 se sid

SKNEIII 229 Sjöförklaring i Göteborg 17.8.42 kl 14.30

Befh anmält sig till sjöförklarings avgivande ~~xxxxxxx~~ 11.8.42 eftersom Sv. konsuln i Port of Spain icke kunnat upptaga sjöförhör utan endast hållit ett kortare förhör.
Sakkunniga: Lotslöjtnant M.H.Petrén & sjökapten per Wästgerd: inga frågor.
Mårten Henriques för SKN.
KK sjötekn. konsulent Bo Bergström

HEMLIG

Befh företedde den på fartyget förda skeppsdagboken.

Befh: Fört Tisnaren sedan febr. 41. Tisnaren haft nationalitetsmärken målade på sidorna, vilka i mörkret sannolikt inte kunnat observeras av den angripande ubåten. 2 STB och 2 BB-båtar sjösatts efter explosionen. En av BB båtar skjutits sönder medan den höll på att sjösättas, varför hela besättningen och de 4 passagerarna undernatten uppehållit sig i de 3 återstående båtarna. Då även den andra BB-båten skadats vid beskjutningen och inte kunde hållas läns, överfördes besättningen i denna båt senare till den reservbåt som stått på lucka 3. Sedan STB båtar lämnat fartyget hade en av dessa under en stund blivit direkt beskjuten med kulspruteeld från ubåten. Vid torpederingen hade 2ans lucka sprängts. -Ie styrman under resan flera gånger haft livbåtsövningar med besättningen och larmsignaler för besättningen övningsvis givits då och då under resan.

Chiefen: Tisnaren eftre torpederingen beskjutits såväl från BB som STB sida. Maskinen stoppats på order från bryggan strax efter explosionen. Chiefen först varit i BB aktra båt och sedan den sjunkit i BB förliga båt, varefter han gått över i reservbåten sedan den sjösatts.

Ie maskinisten: Varit på däck vid explosionen. Omedelbart därpå hade maskinen stoppats. Själv gått i STB aktra båt som, sedan den kommit klar från fartyget, hade blivit beskjuten med maskingevär från ubåten

TISNAREN 18.5.42

Crew List Kompletterad SKN -Egna noteringar

Befh Karl Gunnar Runsten,Gatan,Runmarö, 49 år (Febr 41)
Ie styrman Gösta Öbo, 35 år ,Onsala (✝ På Vaalaren 5.4.43)
2e styrman Lars David Berggren, 36 år ,Sthlm
3e styrman Gunnar Bo Hallgren, 29 år -"- (Very sick 25.5.42)(Bosatt London)
Övermaskinist Carl Henrik Johansson, f-91 (Okt 36) Karlskrona
Ie maskinist Oskar Gottfrid Jorsten, f-93, 48 år (Maj 38) V.Frölunda.
2e maskinist Karl Oskar Otterström, 51 år ,Ramdala
3e maskinist Peder-Jensen-Kromann, 35 år (D)
Elektriker Kaj Sönderby, 25 år (D)
Maskinassistent Norman Drinkwater, 27 år (E)
Steward Nils Thomas Bond, 40 år , Göteborg
Ie kock Axel Eugen Petterson, 28 år,Klövsjö
2e kock Sebastiao Miranda, 45 år, född i Goa,Indien (Portugis)
Uppassare José Ignacio Vaz, 58 år, -"- -"-
Uppassare Manuel Antonio Diaz, 62 år -"- -"-
Uppassare Narciso Mariano Fernandez, 45 år -"- -"-
Mässuppassare John Arnold Smith, 16 år, (E)
Timmerman Karl Ivar Karlsson, 23 år , Kalmar
Båtsman Karl Olof E.Wallgren, 34 år,Sthlm
Matros Torsten Evert V.Svensson, 48 år, Gtbg
Matros Anders Gottfrid Andersson, 28 år ,Brunnby
Matros Anders Ragnar Andersson, 22 år ,Lindberg,Halland.
Matros Sven Mauritz Nilsson, 53 år,Stockholm
Matros John Efraim Andersson, 25 år ,Hållnäs
Matros Rune Bertil Kjaer, 19 år (Sv.)Malmö Limhamn (Se sid 10) bosatt
Lättmatros Karl Gustav Eklund, 37 år,Norrköping
Lättmatros Rune Gustav Olsson, 21 år (sick) 25.5.42 (Se sid 8)f.29.10.20 Gtbg
Lättmatros Rolf Ingvar Andersson, 25 år,Gtbg
Lättmtros Roy Albert Thorne,Nova Scotia,Canada, 28 år
Motorman Johan Adolf Boija, 48 år,Sollefteå
Motorman Paul Stenberg, 26 år ,Töreboda
Motorman Bernhard Assar Svedborg, 21 år,Helgum
Motorman Uno Herman Jönsson, 31 år ,Kvidinge
Motorman Sten Erik Wikstrand, 29 år,Vimmerby,12.10.12 (Se sid 8) bosatt Njurunda
Motorman Arvid Oswald Andersson, 25 år, Jämsjö.
Motorman Arnold Lumiste, 28 år (Est)
Motorman Erik Laanap, 21 åe (Est)
Motorman Janis Hirss, 32 år (Lett)

De 2 sjuknoteringarna gjorda av befh 25.5.42 iPort of Spain.

Samt 4 passagerare,varav 1 kvinnlig



TISNAREN 18.5.42

P.M.

Byråchef J.Setterwall:UD, meddelade den 28.5.42 SKN att Tisnaren enligt från London ingånget telegram den 18 ds torpederats i Västindiska farvatten. "Hela besättningen är räddad och landsatt i Port of Spain. Meddelandet skall tills vidare hållas konfidentiellt".

Telegram till Rederiet från befh,Port of Spain,27.5.42

Ship lost all saved stop ships papers agreements lost accounts partly salvaged stop have cabled Rundborg air mail particulars crew compensations repatriation etceteca =Runsten

Setterwall,UD, Sthlm 11.6.42,i brev till Transatlantic

Åberopande Eder skrivelse av den 10 innevarande månad har jag äran härmed bekräfta att motorfartyget Tisnaren torpederats den 18 nästlidne månad enligt från beskcikningen i London ingånget telegram. Samtidigt tillåter jag mig framhålla att den sålunda lämnade uppgiften angående dagen för ifrågavarande sjöolycka icke må publiceras eller meddelas till obehörig person.

UDHP80c 3516 I denna mapp finns sjöförklaringen & följande:

Ch.telegram London till UD 27.5.42 kl 18.30

856 Tisnaren torpederad 18 maj kl 22.30 stop hela besättningen och passagerare raeddade landsatta trinidad =Sw.Consulate general

---

KK (H) vol 29

Hemligstämplat brev på flygpostpapper till UD från konsuln i Havanna,Kuba,daterat 27.7.42(Avskrift med bilagor översänts av UD till KK 16.9.42)

Till Byrån för Arvs -& Ersättningsärenden.

I enlighet med härmed närsluna avskrift av en skrivelse den 3.6.42 från konsulatet i Port of Spain jämte därvid fogad lista bestod befäl och besättning från krigsförlista ms Tisnaren av bland andra 26 svenskar och 2 danskar. Jämte olika från konsulatet hit ingångna meddelanden hava därav 22 man den 1.7. med ett Aluminium Company of America tillhörigt fartyg transporterats till Förenta Staterna för att, enligt överenskommelse , hemförpassas genom generalkonsulatet i NY,samt 5 befälspersoner, nämligen befh K.G.Runsten, 3e styrmannenG.B.Hallgren,Övermaskinist G.H Johnsson, Ie maskinist O.G.Jorsten och 2e maskinist K.O.Otterström den 6.7 och 7.7 flygledes befordrats till Buenos Aires.Beträffande lättmatros C.G.Eklund meddelar konsuln i skrivelse den 15.7 att denne" did not take advantage of the passage to NY which was offered to him. At the present moment I do not know his whereabouts,but no doubt the Immigration

TISNAREN 18.5.42

authorities will soon locate him." Sedan beskickningen underrättat konsuln att rapport om sjöolycka skulle avgivas samt sjöförklaring med sjöförhör hållas ,har konsuln i skrivelse den 10.6.uppgivit "that I had already received advices from Stickholm that this could be done in NY,but that I hade better conduct a preliminary inquiry." Protokollet över [illegible] nämnda förhör bifogas härmed i 2 ex ~~.samtxaffidavitsxrörande~~ ävensom övriga av konsuln i detta sammanhang upprättade och hit insända handlingar ,nämligen intyg om "signing and sealing of the logbook"i 2 ex, samt affidavits rörande förlust av personliga effekter i 2 ex.Jag har äran anhålla att dessa handlingar genom UD:s benägna försorg måtte tillhandahållas vederbörande. Så snart redovisning över konsulns utgifter i ärendet hit inkommit,skall desamma till Kungliga UD vidarebefordras.

Erik Wisén

Bilaga 1:se nedan.

Hemligstämplat brev från konsuln,Port Of Spain,Trinidad,3.6.42 till Legacion de Suecia, Havanna,Kuba

Re mv Tisnaren

Sir; I have to acknowledge receipt of your cable dated 1st instant,setting out detailed instructions with regard to the officers and the crew of ms Tisnaren.I first desire to say that the crew of this vessel are all here in Port of Spain,comfortably housed,and are being well looked after. In reply to your cable with regard to the possibilities of sending these men to NY or Buenos Aires, I advised you by cable this morning, that the possibilities here of securing padsages are extremely remote.This applies to both steamer and plane accomodations ,and it will be necessary for you to exert all your influence either with NY or Washington,D.C., in order to get these people away from here within areasonable time. -No doubt you are aware,priority movements of important people are very great in numbers,and it is for this reason I ask you to do everything you possibly can with the U.S. govermmemt for these people. -As requested I envlose herewith the crew list, which gives the nationality of and ports to which these people desire repatriation ,and now await any further instructions that you may have to give me in the meantime.

The foreign members of the crew,which comprises of latvian,estonians and portugese,have been handed over by me to their respective consuls here in Port of Spain,for their necessary actions.

Without further of this writing,and awaiting the favour of your early reply, I have the honout to be,

Sir,

Your most obedient servant

D.Mc Bride

Royal Swedish Consul

TISNAREN 18.5.42

HEMLIG

Royal Swedish Consulate
Port of Spain

Preliminary consular hearing re. mv Tisnaren - lost

Appeared before me. at this consulate on the 5th day of June 1942, for the purpose of this enquiry, the following officers of the above named vessel: master Karl Gunnar Runsten, chief officer Gosta Obo, 2d officer Lars David Bergsten.
As I am of theopinion that an extract of this ships log, covering her voyage from Liverpool up to thetdisaster, provides sufficient evidence for this preliminary enquiry, I attach heretoma copy of this document (Se sid1)
This has been read in my presence to all the above named officers, who testify thatsame is a true copy of this ships log, and correct in every detail. The same document has been read to the following: chief engineer Carl H. Johansson, 3d engineer Peder J. Kromann, o.s. Rolf I. Andersson, A.B. W. Sevsson, in my presence, who testify that the incidents contained in the ships log are true and corrcet in every detail.
A copy of same has been transtalated into english and is attached herewith.

Declared before me
this 5th day of june 1942
stämpel McBride
Royal Swedish Consul

(Bilaga är en svensk & en engelsk rapportkopia (sid 1) samt en crew list med befattning, namn, nationalitet, ålder . Alla skandinaver begärt förpassning till NY utom följande som för hemresa med lejdbåt begärt transport till Buenos Aires: Befh, 3e styrman, chiefen, ie och 2e maskinisterna och lättmatros Rolf Anderssn)

KK memorial 1.10.42 Ej för publicering

Den 2.5.42 avgick Tisnaren efter avslutad styckegodslastning från L-pool. Resan fortsattes utan att något anmärkningsvärt inträffade till 18.5 då fartyget kl 20.30 träffades av en torped mitt för lucka 2 BB. Omedelbart därefter igångsatte en okänd ubåt beskjutning av fartyget meddelst artilleri och maskingevär. Vid torpedexplosionen sattes radiostationen ur funktion. För att undgå förstörelse gav befh order att bemanna och sjösäatta livbåtarna och samtidigt sänktes alla hemliga orderhandlingar. Sjösättningen försiggick under ihållande eldgivning från ubåten som även besköt en av STB livbåtar sedan denna kommit klar fartyget. BB båda livbåtar skadades så svårt av beskjutningan att den ena sjönk efter sjösättningen, men tog sig besättningen över i denandra BB-båten. Härunder gick alla fartygets skeppshandlingar förlorade , vilka befh medförö när båten bemannades. Alla 3 livbåtarna höllo sig nu i närheten av det brinnade fartyget till påföljande morgon kl 03.30

TISNAREN 18.5.42

Då befh och övermaskinisten äntrade ombord .Vid en hastigt verkställd inspektion konstaterades att rum 2 vattenfyllts och att vatten forsade in i maskinrummet genom flera granathål i BB-sidan. Branden fortsatte även i rum 6. Ett par timmar senare lyckades man sjösätta den på lucka 3 stående reservlivbåten i vilken överfördes besättningen från BB sönderskjutna båt. Båtrana utrustades även med extra proviant. Kl 08.30 sågs Tisnaren sjunka med stäven först och kl 10 räddades hela besättningen ,38 man och 4 passagerare , av en förbipasserande amerikansk ångare.
Orsak till olyckan: Fartyget torpederades och sänktes utan föregående varning av en okänd ubåt,vilken dessutom besköt besättningen i ena livbåte med maskingevär.

ex officio
Bo Bergström

SKN EVII 342-43 LASTEN UDH-1427

Inga uppgifter finns om Tisnarens styckegodslast, utöver detaljerade förteckningar över transitlast till Sverige, totalt 62904 kg (62,9 ton) som i ~~xxxxxxxxxx~~ Montevideo skulle omlastats till ett svensk lejdfartyg.
Den svenska lasten var assurerad för 1.023.480:- kr i Gauthiod,Ocean o.a bolag med återförsäkring i SKn son utbetalade 990.747:37 Den svenska lasten var ex Tudor Star och legat i magasin i Liverpool.
Huvudsakligast småpartier yllevaror och textilier till ett stort antal ekiperingsfirmor och skrädderier.(Kamgarn, ullgarn, kostymtyger,ulstertyg, bomullsvaror,haircloth, vattulin,näsdukar,poplin, vävnader och prover) ~~asm~~ samt följande:
10 säckar molybdenmalm, prover, till AB Transfer,Sthlm.
1 bal fisknät till Arvid Larsson AB, Jönköpin.
2 lådor vävstolsdelar till Strööma Bomullsspinneri,Karlshamn.
~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~
100 kartoner plåster & piller till R.Barlach AB, Sthlm
9 packar & 2 lådor asbestplattor till Hoverberg & Andersson,Götebborg
8 lådor imiterade guldfolier, vikt 1163 kg, värt 12000:- Edw.Schneider AB
5 balar fårskinn till Rasmusson & Hallgren,Sthlm
4 lådor knappar till Albin Rapp Konfektion, Örebro
12 ton vanadinkontaktmassa i 73 fat & 8 fat fyllnadsproppar till Stora Kopperbergs Berslags AB,Falun, ass för 200.000:- i Ägir
3 packar selfaktorlinor (bomullsrep) till Franz Kürzel,Malmö

SKNEIII 228 Assurans

SKN 17.6.42 för totalförlust utbetalat till rederiet 3.125.000:- kr samt en revers på 150.000:- ,löst den 5.2.43.
Rederiet enligt räkning till SKN 13.10.43 betalt för effekter samt hyror för tiden efter 2 månader totalt 27244:26 vilket SKn ersatt 20.10.43

TISNAREN 18.5.42

3 livbåtar sköts i sank, 2 fick driva iväg

Transatlantic i brev till SKN 13.10.43 upplyst :
"Beträffande fartygest livbåtar har kapten Runsten tillskrivit oss följande: Från Tisnaren sjösattes 5 livbåtar av vilka en sköts i spillror vid sjösättningen och 2 blevo så illa skottskdade att de övergavsi sjunkande tillstånd. Beträffande de 2 övriga båtarna ansåg befh på ss Green Mountain det vara för stor risk att stoppa och taga upp dem varför de fick driva iväg. Huruvida de senare blevo bärgade av annat fartyg är mig obekant."

Hem med Klipparen

stigbergskajen

Med Klipparen från Buenos Aires kom den 6.8.42 följande till Göteborg: Kapten Runsten, chiefen Johansson, 2e maskinist Otterström, Ie maskinist Jorsten. Resan tagit 25 dygn i bra väder. Last: Kaffe, Kryddor, jordnötter mm

Effekter

Kapten Runsten i brev från Runmarö till Rederiet 24.9.42 anmält att han förlorat sin pensionsbok och följande instrument, sextant 675, kikare 550, tersur 50 ,Halda skrivmaskin 450, Faber räknesticka 22, lexikon 54
SKN ersatt hela beloppet 1801:-
Chiefen skrivit sin lista i Gtbg 7.9.42 på instrument för 1015 som SKN ersatt.

SKN 20.10 43 betalat rederiet 22533:30 för effekter plus 498:33 den 12.5.44.

Effektlistor finns antagligen på Transatlantic, Gtbg.

UD H-1554 Lejdoff.rapporter.

2 man från Tisnaren greps av tysk militär i Norge 30.8.42

8 svenskar gripna för att ha gått i fientlig tjänst

Då Temnaren den 30.8.42 anlöpte Kristiansand på hemresa mot Göteborg
kl 14 blev vid kontrollen 8 svenskar, påmönstrade i New Orleans, ilandförda av tysk militär med förklaring att de varit mönstrade i fartyg som gått i fientlig tjänst. Inga protester tjänade något till. Det sades att de 8 skulle sändas hem på tåg om några dagar. Kl 18 avgick Temnaren mot Gtbg. Av de 8 var 2 man från Tisnaren, nämligen:

Lättmatros Rune Gustav Olsson, Gtbg, 29.10.20
Motorman Sten Erik Wikstrand, Vimmerby, 12.10.12
De andar 6 var:
Sjökapten Nils Arvid Rignell, Alingsås (Ex Danaholm)
2e styrman Erik Martin Ekström, Athlm, 11.5.01 (Ex Parrakoola)
Chief Karl Axel Karlsson, Arboga, 29.4.05 -"-
Maskinassistent Lars Erik Warfvinge, Mariestad, 8.12 06 (Ex Parrakoola) (Agra 20 4 41)
Steward Gustav Gerhard Valdemar Olsson, Karlstad, 1.5.06 (Ex Porjus)
Chief Karl Hilding Andersson, Asarum, 16.5.93 (Ex Pacific) forts

TISNAREN 18.5.42

(Föregående uppgift finns i en rapport från Temnarens svenske kontroll-officer.Det framgår inte när de släpptes av tyskarna. Det finns undanstoppat under "Besättnings-och passagerarfrågor, UD H-1593,mapp2)
Telegram till ~~UDxfrån~~ Berlin från UD om de kvarhållna 8 svenskarna i Kristiansand 31.8.42. Marinattachén And.Forshell i Berlin vänt sig till OKM och hemställt om frigivning och hemsändning. Ilandförandet ägt rum på order från Berlin enligt Hafenpolizeimeister Oberleutnant Gross. - Generalkonsul Westring i Oslo fick 2.9. telegram från UD att svenskarna flyttats till Osli den2.9. Den 7.9 kom alla 8 med tåg till Göteborg där de förhördes om upplevelsen. De hade den 31.8 fått vänta i hamnen på en lastbil som fört dem till en kasern där de låsts in i en kal cell med en madrass och en filt på golvet per man. På kvällen fått varsin sopptallrik och en brödskiva. På fm de.19. förts till Oslotåget under bevakning och vid farmkomsten fått vänta 2 timmar under bevakning på perrongen inna de förts till en skila vid Möllergate 49, ett übernachtungsheim.Där fick de något attäta för första gången sedan Kristiansand. Sedan hållits inlåsta i 2 rum till den 7.9 med korrekt behandling men torftig kost. En och en hämtats till korta förhör på högst 15 minuter.En tysk officer med tolk utfrågat dem om konvojer, resor,laster etc och frågat om deras kontakter med Secret Service.Förhörsledare framhållit för chiefen Andersson från Pacific hur enkelt det borde ha varit för honom att sabotera maskinen så att besättningen fått resahem i stället för att gå i engelsk tjänst. Räkningen från Oslo till UD 19.9.42 omfattade 24 flaskor öl 21;46 samt kontant till var och en 35:- kr = 280:- 301:46

T.Fredh:Utanför Spärren (Lysekil 1981)

Matros Karl James Karlsson,Grundsund,berättar

Tisnaren var på resa Oslo-Sydney den 9.4.40 ("När kriget bröt ut")
Efter lossning i Sydney lastat i Indien för Europa och via Trinidad gått i konvoj över Atlanten.Resan tog683dygn. En del båtar sänkts i konvojen. Efter lossning i England blev det sjöfolk från 8 nationer ombord. På en resa utanför Spanien kom Tisnaren efter konvojen på grund av fel på styrmaskinen.Måste stoppa för reparation av ett oljerör. Fortsatt på egen hand. Befh på bryggan dag och natt. En bit från Dover såg utkiken ett fartyg. Skepparn fick rapport och gav order till rorsman att gira bort från det okända fartyget.Varför fick vi aldrig reda på. När vi fick lots vid Dover frågade dene vilken kurs vi haft sista dygnen. Det visade sig att Tisnaren passerat två minfält utan att något hänt.Det okända fratyget vi girat för kunde ha varit ett örlogsfartyg som var spärrbåt för att varna för minfältet.I Liverpool mönstrade jag av p.g av åderbråck.

Forts

TISNAREN 18.5.42

Matros Bertil Kjaer,Malmö, berättar

Mönstrat på Tisnaren i Liverpool innan sista resan. "En vakcer tropikkväll stod jag tillrors när torpeden träffade. Samtidigt lade ubåten flackbaneeld över Tisnaren. Med artilleri sköts 2 livbåtar i bitar och under det besättningen gick i livbåten besköts Tisnaren med kulor från ~~maskin~~ artilleri och maskingevär. Kvar fanns en livbåt som trots kulhål måste användas. När vi höll på att fira slog en projektil in i däckshuset bara några meter från oss. Det var kusligt. Efter ett par dygn i sjön bärgades livbåten av en USA-båt somgick sicksackkurs mot livbåten.Vi landsattes i Port of Spain där myndigheterna upprättat ett läger för förlist sjöfolk. Små baracker med 2-mansbritsar. 200 sjömän trängdes i varje barack Vi låg som djur men det var hyggligt med mat. De flesta åkte upp till New Orleans och mönstrade ut igen.

Egna noteringar

Sänkt av Italiensk ubåt

Tisnaren torpederades den 18.5 kl 22.30 CET på N. 03 38' W.32 01' av Italienska ubåten Commandante Cappelini,befh Marco Revedin, en ubåt med ytdepl. 1270 ton, 8 torpedtuber och ~~4 st 3,9" kanoner~~ EN 10,2 CM KANON 4 ST 13,2 MM MASKINGEVÄR.
Tisnaren sjönk enligt Lloyds War Losses den 19.5 på N.3 0' W.33 0'.
Tisnarens nationalitetsmärken övermålades i augusti 1940 i Freetown.
(Se Canton 9.8.40)

Den 26.7.42 meddelade spanska ss Albaderra till Buenos Aires radio att hon långt ute i Atlanten passerat en tom livbåt märkt Tisnaren-Göteborg. Albaderra hade sökt i omgivningen efter skeppsbrutna men inte funnit ngn.

Historik

Motorfartyg på 5788 brton byggt 1918 vid Göteverken i Göteborg av stål. L 133,1 B. 17 Tillhörigt Red AB Transatlantic (G.Carlson) i Göteborg. Systerfartyg till Bullaren, kapat av Tyskarna i Bordeaux juni 1940. - Tisnaren sjösattes 20.7.18 på rysk kristidssåpa istf talg och fett, med en kätting med 6 väldiga släpvikter som gav en bromskraft på 150 ton. - Provtur 19.12 18 .Shelterdäckat, med kort back och ett 3e mellandäck i rum I 9347 dw., på 7,9 meters djupgående. Djup till shelterdäck 11,6 meter. Hel dubbelbotten med tankar för olja samt i akterummen på båda sidor om tunnlarna och till i jämnhöjd med dem vingtankar för olja. 1300 ton bunkers. 5 rum med 6 stora luckor, 2 master, 2 par bompålar, 12 st bommar varav 10 st 3-tons och 2 st 5-tons. ASEA-winschar. El.ankarspel. Styrmaskin av Hele-Shaw-Martineus typ med telemotorledning till bryggan. Is fartyg med von Tells luckskalkningsanordning. Brygghus mellan lucka 2 och 3. 2 st 6-cyl 4-takts enkelv. B.& W.motorer på sammanlagt 4000 ihkr/200 varv. Skorstenslöst.

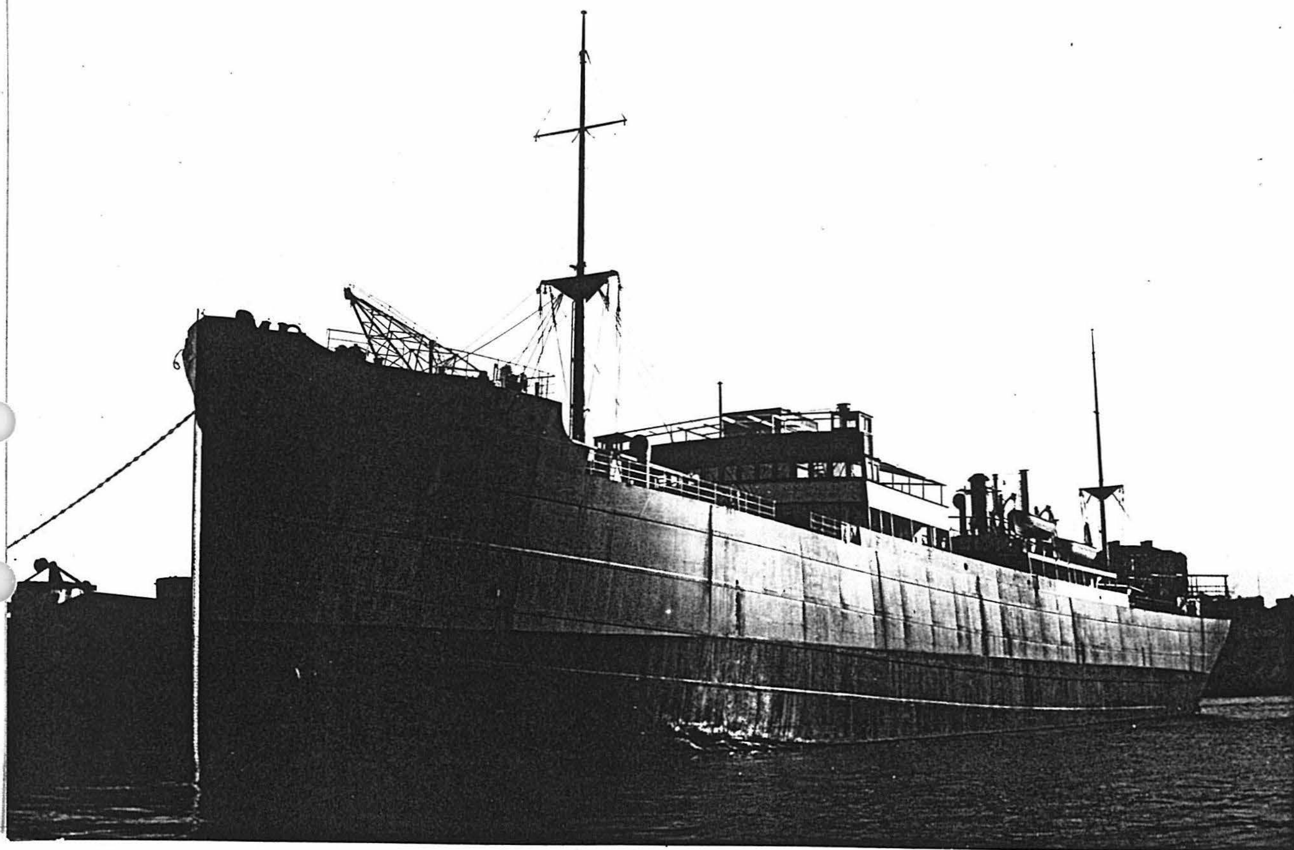
TISNAREN

Bullaren och Tisnaren de första fartygen från Götaverken med denna motortyp. 100 ton lättare än ett ångmaskineri av samma storlek.Förbrukning 14 ton olja /dygn mot 55 ton kol för en ångare. - 3st 2-cyl 4-takts enkelv hjälpdieselmotorer på vardera 90 hkr vid 330 varv/min direktkopplade till varsin 60 kw generator för 220 volt. 1 10 kvm donkeypanna för värmeledningen coh 1 ångdriven reservluftkompressor. Manöverluftkompressor. 2 st barx-läns- och sanitetspumpar, 2 kylvattenpumpar, 1 barlastpump, 1 brännoljepump. Belysningsomformare. 2 par Welin- och 2 par Schmidtdävertar. - I Brygghuset 12 st vackra,smakfullt inredda passagerarhytter, en komfortabel matsalong med panel i mörkpoleras björk, pentry, badrum ,uppassarhytter. Från matsalongen en trappa upp till röksalongen i ljus polerad björk och befh inredningpå undre bryggan. Runt detta däckshus promenaddäck på förkant inglasat.Salongsinredningen ritad av arkitekt G.Nyqvist,Stockholm. De båda slongernas väggfält smyckade med tråsnitt av Carl Meurling,Gtbg, med motiven hämtade från sjön Tisnaren i Östergötland. Navigations- och radiohytt i teakhus på övre bryggan. Befälshytter,expedition, mässar,sjukhytt,kök etc på båda sidor maskinkappen. I mellandäck underbrygghuset kyl- och proviantfrysrum (ett för-10 c, ett för + 4c)inklädda med zinkplåt. CO^2-maskineri från AB M.Faerden i Sthlm i ett särskilt rum intill. Längst akterut 2- och 4-manshytter förxmanskapet,med mässrum,tvättrum etc för motormännen. Motsvarande inredning i Backen för däcksmanskapet. -Kolsyreeldsläckning till alla lastrum. Tisnaren var systerfartyg till Bullaren utom i det avseendet att man använt inhemska träslag i inredningen på grund av bristen på mahogny o.a.utländska träslag. Tisnaren gick ut på provtur x8xxx8xx8 19.12 18 efter lastning vid Stigbergskajen för Java och Australien. Medelfart på last 12½ knop, högsta fart 13½ knop.- Från full fart framåt stoppades fartyget med sina ca 12000 depl,ton inom tre minuter efter det motorerna satts på full back. -Avgick från Gtbg 20.12.18 med 24 passagerare till Java via Capetown för bunkring. Befh Koch.

På kvällen 2.1.20 då Tisnaren låg på Soerabajas redd klar för avgång mot Sverige utbröt eld i lasten av coprasäckar i övre mellandäck akterut och spred sig explosionsartat.Däcket inom kort glödande. 2 flodsprutor till assistans. Av 500 oljefat på akterdäck lämpades 200 överbord,en del rullades föröver, andra exploderade liksom 2 kolsyretuber varvid aktermasten ramponerades.Med lots ombord fördes fartyget in mot land och kl 15 nästa dag hade akterrummen vattenfyllts upp till översta däck.Lossningen avslutad 10.1. Plåtskador, men de berörde inte sjövärdigheten. Avgick 15.2 från Balikpapan mot Göteborg. - I aug 1924 bxex på resa till Sydney kolliderade Tisnaren i tät tjocka i höjd med Lissabon med ss Urunea av Bilbao på 2500 brton B-92 i Sunderland som sjönk på djupt vatten. Besättn.

TISNAREN 18.5.42

räddades av en engelsk ångare, Tisnaren kom in till Lissabon medrum 2 vattenfyllt och måste rep.prov. - 23.1 29 kolliderade hon i Göteborgs frihamn med kajen och skadade 3 kajkranar. - I jan.30 vid lollision på Schelde rum I vattenfyllt - 1933 brott på propelleraxel . - 6.4.38 i Wollwhich i Themsnemynningen utbröt eld i copralasten i Rum I, beronede på rökning under lossningsarbetet. 140 brandmän och 25 motorsprutor in-satta. Skadorna begränsats till rum I. - 25.8.41 på resa Methil-London i mörklagd konvoj med last av 8270 ton styckegods hade Tisnaren ombord läggning kl 00.13 med ett upphinnadde fartyg,ss Hadleigh av London, 5220 brton, och fick en 6 meter lång intryckning tvärs lucka 4 STB. (Se KK(H) vol 25,SKN vol 209) - Tisnaren var 1942 Transatlantics äldsta fartyg sedan Bullaren i juni 40 tagits i beslag av tyskarna i Bordeaux.



TISNAREN

GG 63 NORMANDIE 23.5.42 HEMLIG

HEMLIGSTÄMPLAD TYSK FLYGATTACK MOT FISKEBÅT SOM BRUTIT SPÄRREN W. SKAGEN.

Rapport till UD från Krim.Polisen i Göteborg 25.6.42
(Utdrag ur senare delen av en rapport som handlar om Ingun 6.6.42)

Lördag 23.5.42 på morgonen besköts GG 63 Normandie från Hönö av ett tyskt bombplan då fartyget befann sig i Nordsjön långt W om de tyska minfälten. Normandies ägare/befh, skeppare Oscar Sigvard Laurin Johansson,Hönö Röd, f.6.8.04,har vid förhör rörande det inträffade uppgivit:

Tis 19.5 hade Johansson med Normandie och 4 mans besättning lämnat Hön Röd för en fisketur till farvattnet N. Skagen .Man ankom till fiskeplatsen på kvällen samma dag och anlöpte på grund av hårt väder Hirtshals för natten. På morgonen ons 20.5 gick man ut till c:a 40 sjömilWtN Skagen och fiskade där med snurrevad under onsdagen och torsdagen.Fångsten hade blivit obetydlig varför man kom överens om att "taga risken" och gå väster om de tyska minfälten där man hoppades på bättre fångster. Vid 17-tiden tors 21.5 satte Johansson kurs rakt västerut och höll denna kurs med c:a 7 knops fart under 5 timmar varefter man ankrade för natten. Den position man då uppnått kunde Johansson icke uppgiva. Någon som helst tvekan rådde emellertid inte om att fartyget befann sig långt väster om de tyska minfälten. I gryningen fre 22.5 sattes vaden ut och man fiskade hela dagen och fick god fångst. Under dagen passerade minst 4 tyska plan över den plats där Normandie låg,dock utan att planen syntes taga någon som helst notis om båten. Efter att ha legat till ankars under natten fortsattes fisket kl 03 lör 23.5. Efter c:a en halvtimme hade ett tyskt bombplan närmat sig västerifrån.Av planets rörelser fick man den uppfattningen att planet ämnade anfalla fartyget varför besättningen, som alla befunnit sig på däck i färd med att sätta ut vaden, skyndsamt gått ner i motorrummet och tagit betäckning där. Kort därpå flög planet över fartyget under kulspruteeld mot detsamma. Med korta intervaller gjorde planet därefter minst ett 15-tal överflygningar under kulsprutebeskjutning. Vid 2 tillfällen hade Johansson begivit sig upp på däck och med sin mössa vinkat åt planets besättning för att därmed försöka förmå denna att upphöra med beskjutningen. Detta hade också lyckats så tillsvida att planet gjorde ett par överflygningar utan att göra bruk av kulsprutorna. Efter en stund hade dock beskjutningen åter börjat och en bomb exploderade i sjön c:a 600 meter från fartyget.Johansson hade då förstått att planet inte skulle upphöra med angreppen förrän båten givit sken av att avlägsna sig från platsen. Normandie hade nämligen under anfallen gått endast för halv maskin och med vaden släpande efter sig. Johansson lät nu kapa wirarna till vaden och slog sedan full fart österut. Planet upphörde efter ytterligare ett par överflygningar med sina angrepp och avlägsnade sig i nordlig riktning . Ingen av de ombordvarande hade skadats och inte heller hade ngr

GG 63 NORMANDIE 23.5.42

några allvarligare skador uppkommit på fartyget trots att ett stort antal ksp-kulor träffat styrhytten,däcket, masterna, bommar och bordläggning. Kostnaderna för reparation av dessa skdor komme att uppgå till minst 200:- De förlorade fiskeredskapen hade ett värde av minst 2000:- kronor. Normandie förde svenska flaggan och fullt synliga neutralitetsmärkningar. Fartygets namn och Sverige var målade å skrovets sidor.

Göteborg 25.6.42
Arvid Jörnvik
Kriminalöverkonstapel

Se vidare Ingun 6.6.42: Ett Berlinbrev som återgives där kan ha föranletts av Normandie 23.5.42 men troligare av attacken mot Beatrice 12.6.42.

Ingen ersättning från SKN Eget

Normandie saknas helt på SKNEIII. Eftersom fartyget brutit spärren och låg på förbjudet vatten gällde inte krigsförsäkringen . Dettavar alla fiskare notifierade om via sitt förbund - Svenska Västkustfiskarnas Centralförbund som fått klartext från UD.

Historik

Se Normandie 16.3.43 då hon sjönk efter minsprängning.

Andra tyska flygattacker

Se Svea 15.5, Normandie 23.5, Noomi 3.6, Ingun 6.6, Beatrice 12.6,Elsa 5.7

WASABORG 28.5.42 100% krig

RAMMAD AV CONSUL BRATT I ROTTERDAMKONVOJ TROTS UPPMÄRKSAMHETSSIGNAL.

Rapport

Avgick Gävle tors 21.5.42 destinerad till Rotterdam.Last av 1842 ton järnmalm. Djupg F 16′4″- A 16′8 ″ 20 ombv

Tors 28.5 kl 0220 i tysk konvoj kolliderat med Consul Bratt av Göteborg på lat N 53 22′- O. 4 48′.Vind SW 5 Beaufort, växande sjö, god sikt.1e styrman och BO på bryggan,utkik på backen. Consul Bratt från paralellkurs girat BB häm med c:a 8 knop. Före kollisionen avgav Consul Bratt en kort signal. Vid kollisionen stävade Wasaborg från S 38 W girande BB med rodret hårt BB. Sjökort: Oberkommando der Kriegsmarine nr 48,rättat till 5.6.41.Wasaborgs STB-sida mellan lucka 1 & 2 kraftigt intryckt på 11 spantfacks längd och tvärskeppsförstärkningen mellan luckorna delvis hoptryckt så att luck-karmarna något deformerats liksom däcksbalkar och däcksplåtar om STB föröver. Bordläggning och däck läck på flera ställen.

Journalutdrag

Tors 21.5.kl 02.10 avgått från Gävle med lots ombord.Lämnat lotsen 11.40 vic Svartklubben.Regndisig luft. Resan fortsatt vakt för vakt utan anmärkn.

Ons 27.5 06.50 fått B.O.och signalmatros ombord i Cuxhaven och därefter med nr 2 fortsatt resan i tysk konvoj.

Tors 28.5 kl 02.15.Under gång i konvoj. 1e styrmans vakt.Dessutom på bryggar begleitungsoffizier C.Matthis samt vid kollisionstillfället befh Axel Fagerberg. Mulen luft, något regn ,växande sjö. Ungefärlig position lat N 53 22′ O, 4 48′, kurs rv 221°. Styrt efter ledarefartyget, en förpostbåt, som tydligt kunde ses från bryggan och som hållits gott om STB. Av oförklarlig anledning kom ss Consul Bratt - konvojnummer 1 - som befanns ig c:a 500 meter om STB styrande paralellkurs,plötsligt styrande ner mot Wasaborg.Uppmärksamhetssignal blåstes i ångvisslan, och rodret lades hårt BB. Då kollision syntes oundviklig slogs full back i maskin.Wasaborg rammades om STB mellan lucka 1 och 2 varvid stora skador uppstod.Då fartyc en skildes igen slog Consul Bratts akter mot Wasaborgs akter och ytterligare skador uppstod. Frivakten purrades ut.Pejling av rännstenarna företogs och läckage konstaterades men vattenståndet i rännstenarna kunde hållas på 8 -12″. Lucka 2 skalkades upp och besättningen började täta läckorna med träkilar inifrån rummet så att fartyget kunde hållas läns. Resan fortsattes sedermera i konvojen. Under förmiddagen tilltog vind och sjö i oroväckande grad varför beslöts att gå in till Helder. Ankrat på Helders redc 12.45,STB + 45 famnar. Fått hamnlots ombord 17.20 och gått in i Helders hamn assisterad av 2 bogserbåtar.Under rundsvängning inne i hamnen tog fartyget botten med aktern.Huruvida skador uppstod kan nu ej avgöras. Förtöjt i Helder hamn kl 18.30.Besättningen gått sjövakter för pejling

WASABORG 28.5.42

och länsning av fartyget.

Den Helder 28.5.42
B.Fagerberg
Befh

Maskindagboken

Tors 28.5.42 00.00 full fart. 02.20 full back. 02.23 stopp, sakta fram. 02.24 stopp,full back, stopp,full fram. 02.55 halv fram. 03.00 full fram. 03.07 halv fram. 03.08 full fram. 03.30 halv fram. 03.32 sakta fram 03.46 full fram. Kl 04-08 och 08.-12 varierande farter.
Kl 12.12 halv fram. 12.30 sakta fram. 12.32 stopp
Varierande manövrer, ankrat och väl kl 13.30.
17.20 lättat.Förhalat in i hamnen Helder. 19.25 sakta fram,väl i Helder kl 18.15. Gått sjövakter. Börjat länsa från STB förrum 02.30.Länspumpen gång oavbrutet varje vakt gela dygnet. Pejlat tankarma.

Rotterdam 4.6.42
Befh

(SKN: Efter prov.tätning i Helder fick Wasaborg sjövärdighetsbevis och avgick 2.6 till Rotterdam för lossning)

Crew List

Befh Alexis Axel Abraham Fagerberg, Upplandsgatan 58A,Sthlm, 24.1.90
(Fört Wasaborg sedan den 10.9.34)
1e styrman Johan Gustaf Jacobsson, Stockholm, 25.8.86 (18.4.42)
2e styrman Oscar Erik Ahlquist, Stockholm, 22.8.04
Chief August Verner Isberg, Sthlm, 5.2.91.
1e maskinist John Engelbert Lund, Tommelilla, 6.9.86 (27.5.37)
Föreståndarska Klara Elisabeth Anderson, Sthlm, 25.8.81
Kokerska Maria Eleonora Eriksson, Sthlm, 14.4.88
Städerska Märta Margareta Svensson, Sthlm, 25.10.03
Matros Gunnar Bertil Sjögren, Bergkvara, 28.8.03 (17.3.41)
Matros Gustaf Ragnar Abrahamsson, Söderköping, 10.1 98 (10.6.38)
Matros Erik Olof Persson, Hälsingborg, 16.5.05
Lättmatros Harry Lennart Nilsson, Trelleborg, 23.1.24
Jungman Einar Holger Palmblad, Mölndal, 26.11.13
Jungmaan Fred Gaston Andersson, Skellefteå, 22.9.23 (22.4.42)
Smörjare Erik Valdemar Karlsson, Husquarna, 14.2. 92
Smörjare Hans Evert Hansson, Dalby,27.11.17
Eldare John Manfred Christiansson, Trelleborg, 16.10.04
Eldare Karl Gösta Persson, Mörrum, 9.8.99
EldareHans Oswald Ström, Norra Vram, 27.8.08
Lämpare Gunnar Vincent Rasmusson, Mölndal, 18.5.22

WASABORG 28.5.42

Sjöförklaring på konsulatet i Rotterdam 6.6.42 kl 10

Konsul J.E.Rosenberg.

KK hemligstämplat protokollet 18.6.42 men senare strukit stämpeln och fört över protokollet till KK vol 168,medan däremot Consul Bratts sjöförklaring förblivit hemligstämplad i KK(H)vol 28.

Bisittare: Sjökapten E.G.W.Olsson,Rotterdam & Fredhems befh Sven Peter Anderson.

Befh Fagerberg: 1e styrmans vakt. Jag hade varit i min hytt för navigationskontroll och begavmig till bryggan då jag fick se det i konvojen som nr 1 gående ångfartyget Consul Bratt styrande ner mot Wasaborg. Det var mörkt men bra sikt så själva fartyget syntes gott.BO sparng till ångvisslan och gav en lång varningssignal och samtidigt lades rodret hårt BB. Ingen signal hörts från Consul Bratt. Wasaborg höll före kollisionen 8 knop och jag antar att Consul Bratt gick med samma fart. Konvojen bestod av 8 lastfartyg på 2 kolonner och Wasaborg gick först i BB-kolonnen med ett avstånd av c:a 500 meter till den som nr 1 i STB kolonn gående Consul Bratt.Enligt konvojinstruktionerna voro inga lanternor utsatta och var det på däcket fullständigt mörklagt.Livbåtarna var utsvängda.Enligt minmening orsakades kollisionen av en felaktig BB-gir från Cosnul Bratt. Så snart det ansågs att en kollision var oundviklig gav jag order genom maskintelegrafen att slå full back.

1e styrman: Tog över vakten vid midnatt. BO på bryggan samt rorsman Abrahamson. Mörkt men siktbart. Förpostbåten c:a 300 meter föröver syntes gott och befann sig hela tiden förut om STB. Alla fartyg var helt mörklagda. Utkiken på backen. Wasaborg styrde efter förpostbåten,kurs SW.1e styrman kontrollerat rorsmans styrning. Strax innan kollisionen kom befh upp på bryggan. jag hade fönstret på bryggan öppet då jag iakttog att Consul Bratt hastigt började närma sig om STB. BO gav en lång signal i ångvisslan innan jag hann göra .Samtidigt gavs order om hårt BB och slogs stopp på maskintelegrafen följt ögonblickligen av fullt back. Jag hörde ingen signal från Consul Brattt emedan jag sprang ut på däckför att få besättningen utpurrad och därfeter pejla rännstenarna. Wasaborg inte avvikit från sin kurs före kollisionen. Inget fel förmärkts på Wasaborgs styrledning.

1e maskinist Lund: Vakt i maskin från midnatt.Omedelbart och korrekt utfört de order som kommit från bryggan.Strax före kollisionen gjorde maskin c:a 70 varv. I vanliga fall 74-75 varv/min. Kollisionsstöten kändes ordentligt i maskinrummet.

Matros Abrahamsson: Tagit över rodret kl 01.20.Mörkt men god sikt. Förpostbåten, som inte förde några lanternor,syntes gott förut något om STB på c:a 300 meters avstånd. Enligt 1e styrmans order styrdes från kl 01.20 SW$\frac{1}{4}$W. Vid själva kollisionnen då Abrahamsson styrde SW var det fortfarande god sikt men regnade något.Den tyske marinofficeren gav en lång signal i

WASABORG 28.5.42

ångvisslan som besvarades av Consul Bratt med en kort signal.På order lagt rodret hårt BB och iakttagit att Wasaborg komBB.

Jungman Andersson: Utkik på backen sedan kl 02. Lite regnigt men siktbart. Consul Bratt syntes tydligt på C:a 400 meters avstånd om STB. Andersson såg att Consul Bratt gjorde en hård BB-gir och började närma sig.Han varskodde 1e styrman och omedelbart därpå hörde han Wasaborg avge en lång signal som besvarades med en kort signal av Consul Bratt. Fastän förpostbåten föröver inte förde några ljus syntes den hela tiden. Wasaborg gick helt mörklagd.

Matros Sjögren: Befann sig midskepps STB strax före kollisionen och såg Consul Bratt närma sig.Sikten var god. Några fartyg akter om Wasaborg kunde urskiljas i mörkret.Det duggregnade något. Hört Wasaborg ge en lång signal och Consul Bratt en kort signal.

Skunniga förklarat sig inte ha något att ändra eller tillägga.

KK memorial 7.7.42

Orsak till olyckan, i den mån den kan med ledning av sjöförklaringens innehåll bedömas: Under förutsättning att siktförhållandena varit av den godhetsart som uppgives vid Wasaborgs sjöförklaring, vilket dock går stick i stäv med uppgifterna från Consul Bratt, och att Wasaborg icke företagit någon STB-gir omedelbart före ombordläggningen,bär Consul Bratt ensam skuld till Kollisionen. Den relativt korta varningssignal,som avgavs i ångvisslan, borde dock hava följts av BB-signal då fartyget börjat gira BB hän.
Se i övrigt Consul Bratts sjöförklaring.

Ex officio
Bo Bergström.

Provisorisk reparation i Rotterdam SKNEIII 231

Wasaborg anlände till Helder 28.5 kl 12.45 ochen del last lossades i en pram för att man skulle kunna komma åt att täta läckorna i bordläggningen med träkilar. På fm. 3.6 fortsatt till Rotterdam och anlänt dit 16.30. Efter utlossning dockats vid New Waterway Shipbuilding Co den 5.6 kl 11.50. Efter prov rep. utdockats den 10.6 kl 15.40.Anlänt till Göteborg 19.6 kl 08.45, förhalat till Eriksbergs varv 25.6 och legat där till 16.7 för permanent reparation. Reparationskostnad 65000:- kr.

Besiktningsinstrument

Ingeniör Sten Haeger i Gtbg besiktigat vid Eriksberg 25.6.42 ff och konstaterat att Consul Bratt kört hårt in i sidan på Wasaborg så att bordläggningen blivit djupt intryckt från slaget och upp i brädgången,däcket uppkört och lastluckorna skeva. Vidare var marginalplåtarna för tank 1 och 2 skadade liksom tanktaksplåtar.Under rundsvängning på Helders redd kröktes rodret då akterskeppet fick bottenkännig på en sandbank. Skador på 16 mellanspant

WASABORG 28.5.42

15 huvudspant och 17 plåtar i bordläggningen STB. Riktning av 7 bottenstockar och reparation av 4 plåtsråk i tanktaket om STB.I bordläggningen akterut STB riktning av 2 spant samt brädgång,svetsning av 115 naglar och 3 löpmeter växlar i bordläggningen,ompackning av 3 hyttventiler mm Vidare riktning av luckkarmar ochbrädgångsstöttor på fördäck om STB,plåtreparationer i proviantförrådet STB och i färgskåpet under backen, reparation av rörledningar,fotogentank, rodret mm. Samtidigit utfördes för rederiets räkning andra arbeten för 40.000:- -

Assurans

Den prov.rep i Rotterdamkostat FL 2690:- inkl dockhyra.Främst läcktätning
SKN ersatt redreiet med 127.500:- kr den 31.8.42
Generalräkningen 30.4.42 slutat på 155.631:23.
Wasaborgs totala assuransvärde 600.000:- kr.

Egna Noteringar, Data

Lastångare på 1274 brton byggd 1913 vid Oskarshamns varv av stål.
L.69 B.11 Tillhörig Stockholms red AB Svea (Em.Högberg) i Stockholm.
Endast obetydliga haverier tidigare trots gång i Rotterdamkonvojerna.
Den 18.6.40 på resa Malm-Norrköping hade Wasaborg en grundkänning utan skador vid Grimskärs fyr i Kalmarsund. Den 20.12 41 i Brunsbüttel sluss påtörnad av förpostbåt VL 172 och fått ett hål i en plåt.
15.8.42 i Rotterdamkonvoj utsatt för minskakning.

Se 15.8.42 Minskakning

CONSUL BRATT 28.5.42 100% krig.

TAPPAT KONTAKTEN MED LEDARFARTYGET, GIRAT OCH RAMMAT WASABORG FÖRÖVER STB.
I WASABORGS RAPPORT GOD SIKT- INGEN SIKT ALLS, ENLIGT CONSUL BRATT?

Rapport

På resa Västerås-Rotterdam med last av 1670 ton järnmalm.Djupg F 15'- A 15'10" 20 ombv. 119 ton bunkers/10 ton per dygn.
Tors 28.5.42 kl 02.22 i konvoj på N 53 21,5'- O. 4 47' kolliderat med ss Wasaborg av Stockholm i SW 4 Beaufort,dyning, dålig sikt på grund av häftiga regnbyar.2e styrman & befh på bryggan. Utkik på backen. Konvojen dessutom totalt mörklagd (Inga lanternor.) 30 sekunder mellan första iakttagandet ocj kollisionen.Båda gav STB-signal och Consul Bratt var under STB-gir vid kollisionen.Genast efter kollisionen pejlat tankar,förpik och rännstenar för att konstatera läckning. Wasaborg var då inom synhåll.

Journalutdrag

Tors 21.5 kl 01.10 avgått Västerås.
Sön 24.5 slussat i Brunsbüttel 05.50-06.30.Fått Elbelots samt spärrballong med 3 marinsoldater som betjäning ombord.09.15 ankrat å Altenbruch redd i väntan på konvoj. Utsvängda livbåtar.
Ons 27.5 Enligt order lättat 06.30 och fortsatt resan. 07.15 fått ledsagarofficer och signalgast ombord vid Cuxhaven.Fartyget tilldelats nr 1 i en konvoj om 8 handelsfartyg,d.v.s ledarefartyg. Lotsen lämnat 09.15 och ledsagarofficeren övertagit ledningen. Konvojen föregicks av ett s.k riktningsfartyg vilket Consul Bratt beordrats hålla c:a 20° på sin BB bog på ett asvtånd av c:a 350 meter. ss Wasaborg, som gick nr 2 i konvojen,d.v.s tvärs Consul Bratt,skulle hålla riktningsfartyget c:a 20° på sin STB bog samt på ett avstånd till Consul Bratt av c:a 400 meter.
Tors 28.5 Resan fortgått med konvojen väl samlad och utan missöden till kl 02.22 på lat N 56 21,5'- O. 4 47',då kollisionen inträffade med Wasaborg under mörker och dålig sikt samt utan några som helst alnternor tända Riktningsfartyget girade mot BB hän. ss Consul Bratt följde giren som var c:a 1 streck.Samtidigt försämrades sikten ytterligare av en häftig regnby. Såväl riktningsfartyget som Wasaborg försvunno ur sikte i mörkret.Då regnbyn var över upptäcktes rektningsfartyget endast några grader om BB och STB roder beordrades genast.Konvojfartyget syntes ligga i en STB-gir varför mera STB beordrades.Samtidigt upptäcktes Wasaborg nära om BB. Hårt STB beordrades. Wasaborg gav STB-signal vilken besvarades av Consul Bratt. Kollision syntes oundviklig varför stopp och full back slogs i maskin. Trots uppbackningen kolliderade fartygen varvid Consul Bratt med sin stäv träffade Wasaborgs förut om STB.Härvid girade fartygen från varandra så att Wasaborgs akter träffade Consul Bratts BB-sida akter om midskeppsöverbyggnaden.Manövrar enligt maskindagboken omedelbart efter kollisionen.

CONSUL BRATT 28.5.42

Pejlat förpik,tankar & rännstenar. Förpiken läck. Folk beordrades genast ner i piken för att täta läckorna med träkilar och länsning från maskin igångsattes omedelbart. Sedan det konstaterats att ingetdera av fartygen var i någon omedelbar fara fortsattes resan.

Fredag 29.5 07.10 anlänt till Rotterdam o förtöjt å bojar i Waalhaven. Länsat från förpiken under natten.Kl 18.30 börjat lossa från förskeppet för att lätta fartyget förut.

Sön 31.5 Besiktigat efter slutlossning. Följande skador konstaterats: De 3 plåtarna under ankarklysen å båda sidor spräckta & inbucklade. Stäven krökts över åt STB uppifrån klysen och ned. Naglar i förstäven skräckta. Midskeppsdäcket på akterkant BB upplyft och skon till BB aktre livbåtsdävert späckt. Snedplåten från midskeppsdäck till brädgången samt brädgångsplåten intryckt fram till akterriggen och 5 brädgångsstöttor krökta.Bestämts om prov. reparation i Rotterdam.

Rotterdam 31.5.42
Osborne Aspenberg
Befh

Maskindagboken

Tors 28.5 Under full gång slogs kl 02.21 stopp i maskin och därefter full fart back. Under tiden som maskinen erbetade med full fart back kändes en häftig stöt förifrån. Kl 02.22 slogs full fart framåt,stopp 02.23, halv fart fram 02.24 och full fart framåt 02.25.Länsning av förpiken igångsattes omedelbart efter rundpejling och fortsattes fram till ankomsten till Rotterdam kl 01.30 fre 29.5 då förpiken var läns.Länsning påbörjades åter kl 06 29.5 tills den åter var läns. Ingen länsning behövde företagas efter det lasten i förrummet utlossats ,inte förrän på e.m den 30.5 Som ovan.

Crew List

Befh Osborne Rudolf Alfred Aspenberg, Komministergatan 4,Kungälv,31.5.00 (Sedan 31.10.40)

1e styrman Sven Källbäck, Lyckorna, 21.11.03

2e styrman Ferdinand Henning, Sjömansgatan 8, Göteborg, 30.1.11 (31.10.41)

Chief Ture Karlsson, Andersgårdsgatan 17A,Gtbg, 8.4.07 (27.7.40)

Maskinist Arvid Nilsson, Oljekvarnsgatan 10,Gtbg, 21.5.10

Stuert Bror Sjökvist, Johannes Kyrkogata 6,Gtbg, 25.2 12

Kock Karl Wiesner, Andersgårdsgatan 9A,Göteborg, 11.12 99

Mässuppassare Gösta Ljungberg, Vitfeltsgatan 7,Göteborg, 17.4.17

Båtsman Karl Karlsson, Olivedalsgatan 25,Gtbg, 30.7.03

Matros Erik Eriksson, Södra Vägen 40A,Härnösand, 18.4.09 (16.4.42)

Matros Stig Karlsson, Korsaryd, 28.11.18

forts

CONSUL BRATT 28.5.42

Crew list forts

Lättmatros Hilmer Bengtsson, Bruksgatan 22,Höganäs, 6.7.19 (21.6.41)
Jungman Agard Nilsson, box 101,Everöd, 26.1.23
Jungman Göte Jonsson, Fredrikslund, Dagsberg, 24.11 22
Donkeyman Allan Skoglund, Djurgårdsgatan 50,Göteborg, 1.11.90 (15.1.42)
Eldare Erik Emilsson, Karl Johansgatan 41,Göteborg, 16.3.97
Eldare Johan Svensson, Kinnekulle,Gössäter, 26.2.93
Eldare Karl Jönsson, Fricksgatan 13B,Malmö, 3.6.12
Maskinelev Birger Winqvist, Hulterstad, Skärlöv, 25.3.25

SJÖFÖRKLARING PÅ KONSULATET I ROTTERDAM 2.6.42

Konsul J.E.Rosenberg.

Sakkunniga: Gramös befh A.E.Andersson & Granadas befh N.G.Mandorf,vilka fartyg ingick i samma konvoj.

Befh Aspenberg: Den mycket dåliga sikten försämrades av regnbyar.2e styrman hade vaktbefälet men även befh var på bryggan.Matros Eriksson t.rors, lättmatros Bengtsson utkik på backen. Consul Bratt gick först i STB-kolonnen, och höll före kollisionen en fart av c:a 7½ knop. Enligt den tyske marinofficerens order hade fartyget gått med släckta lanternor.Det var vid kollisionen helt mörkt, månen syntes inte. Det om BB medgående ångf. Wasaborg i BB-kolonnen gav STB-signal strax innan kollisionen och besvarades av Consul Bratt som då var under STB-gir. Då kollisionen syntes oundviklig slogs först stopp och därfter full fart back på maskintelegrafen. Vår fart vid kollisionen är nästan omöjlig att taxera men var betydligt under normal fart. Vilka manövrer Wasaborg utfört är mig obekant. Vilken kurs Consul Bratt hade i själva kollisionsögonblicket kunde inte kontrolleras på grund av att kompassen svängde hit coh dit. Kollisionen orsakades av den dåliga sikten,mörkret coh den påbjudna totala mörkläggningen av alla farrtyg i konvojen.

2e styrman Henning: Tog vakten på bryggan vid midnatt. Det var mörkt och mulet med dålig sikt,någon sjöoch tilltagande vind. Sikten nedsattes tidvis av kraftiga regnbyar. Fartyget höll sin kurs i konvojen hela tiden och gick med 7½ knops fart. Omedelbart efter Wasaborgs STB-signal gav Consul Bratt STB-signal. Förpostbåten försvann helt och hållet ur sikte i en regnby men innan den helt försvann i mörkret ändradeConsul Bratt sin kursBB 1 ¼ streck .Sikten utplånades helt av en kraftig regnby. Då vi sedan åter upptäckte förpostbåten befann den sig något om BB och hade då ändrat kursen STB hän,men något mera än tidgare.

Chiefen Karlsson: Vakt i maskin från midnatt tillsammans med donkeyman. Själv utfört alla order från bryggan. Strax före kollisionen gjorde

CONSUL BRATT 28.5.42

maskinen 75-80m varv. Maskinen gick full back då kollisionsstöten kändes kraftigt i maskinrummet.

Matros Eriksson: Hade vid tillfället andra rorstörn och styrde SWtW$\frac{3}{4}$ W vilken kurs kontrollerats av styrman.

Läätmatros Bengtsson: Från 01.20 utkk på backen. Sikten var då god och man kunde se både förpistbåten och Wasaborg men de försvann båda i den kraftiga regnbyn. Bengtsson jade iakttagit att fartygetgjorde en häftig STB-gir strax före kollisionen och hörde det gena fartyget svara med samma signal som Wasaborgs STB-signal.

Donkeyman Skoglund: Vid full fart gör maskinen 82 varv.Kraftig stöt då kollisionen inträffade.

KK memorial 6.7.42

Ej för publicering.

Nr 121 H.

Orsak: Båda fartygens vaktbefäl å respektive kommandobryggor lämnar helt divergerande uppgifter rörande de vidtagna manövrer som föregingo ombordläggningen, varför skuldfrågan blivit ytterst komplicerad. Man torde dock med en viss grad av säkerhet kunna förutsätta att Consul Bratts BB-gir,företagen efter det i regnbyn försvinnande ledarfartygets gir,varit bra mycket större än de uppgivna 1$\frac{1}{4}$ strecken. Det synes mig även ha varit ganska oförväget att det första fartyget i STB kolonn, då sikten på natten minskats vid tillfället till praktiskt taget nil, företagit en BB-gir,när man ombord varit helt medveten om att fartyget närmast ledaren i BB kolonn framgick tvärs om BB på endast några få hundra meters avstånd. Den från Consul Bratt uppfattade STB-signalen torde även ,av allt att döma, hava varit en slarvigt avgiven varningssignal som i brådskan blivit given för kort. Att Wasaborg skulle, med Consul Bratt ,"tätt in på livet" hava företagit en omotiverad STB-gir låter föga troligt,vilket icke heller har kunnat fastslås vid Consul Bratts sjöförklaring. Consul Bratt fick vid sammanstötningen sådana skador att man utan tvekan kan draga den slutsatesenatt fartygen i kollisionsögonblicket bildat en trubbig vinkel av minst 70^{o} medvarandra akterifrån räknat.Under förutstättning att siktförhållandena i verkligheten varit av den svårighetsgrad som uppgives vid sjöförhöret,hava båda fartygen brutit mot Int. Sjövägsreglernas §15 och 16 genom att icke sakta ner farten och avgiva föreskrivna mistsignaler.Då emellertid vissa omständigheter förknippade med de krigförande makternas konvojbestämmelser synas hava gjortsig gällande,både vad som rör lanternföringen och ljudsignalerna,kan ingen av befälhavarna direkt lastas för ombordläggningen.

Ex officio

Bo Bergström.

CONSUL BRATT 28.5.42

Besiktningsrapport

Ing.Sten Haeger besiktigat i docka vid Götaverken 22.6.42 & afloat 13.6
Consul Bratt låg vid Götaverken 12.6- 4.7.42, att det blev så länge berodde påatt dockan var upptagen ända till den 22.6.-
Förstäven riktats 7 meter,6 skadade plåtar reparerats,36 naglar svetaats en fönsterventill BB i skansen förnyats & en större cementkista i förpiken upphuggits och bortskaffats.Därtill riktning av brädgångsstöttor på fördäck BB och akter om midskepps BB och rep av plåtskador på poopens BB-sida.
Kostnad 10440:-kr.
Den prov. reparationen i Rotterdam med cementkista kostat FL 1286:-

Assurans

"Krigsrisk,enligt Henriques" noterat på SKN:s mapp
Rederiets generalräkning 22.4.43 slutat på 19840:43.
SKN 5.5.43 betalat 19356:58.

Data

Lastångare på 1162 brton byggd 1913 i Trondheim av stål. L 68,6 B.11.600ihkr
Tillhörig Ångf AB Adolf (G.A.Bratt) i Göteborg. (Minskakning 4.5.41)
(Se 17.7.42) Nedmärkning Inget märke

ASLÖG 29.5.42

BOMBNEDSLAG 30 METER FRÅN STB LÅRING VID RAF-ATTACK MOT ROTTERDAMKONVOJ

Journalutdrag.

Fre 29.5.42 i konvoj på resa Rotterdam-Furuholmen med rums-och däckslast av koks flyganfall kl 00.30.Ett bombnedslag 30 meter från STB låring, flera explosiiner på längre avstånd.Flera svåra skakningar i skrovet vid explosionerna. En ventil i däcksskansenspräckts och ett länsrör från ballastpumpen till tankarna bräckts av vibrationerna.

D.Johannesson 1e styrman

B.Cyrén 2e styrman

Bremen 18.8.42
Einar Holmer
Befh

I samma konvoj gick Magna 29.5

Assurans

Avfört på SKN 7.9.44. Notering på mappen:" Fartyget förlist 1943. Eventuella skador uppgår i det stora haveriet den 8.3.43. Kan avföras."

Historik

Se Aslög 7.5.42 och 29.3.44. (Hade 20.6.44 ett mindre krigshaveri)

MAGNA 29.5.42

SKADAD I SAMMA ROTTERDAMKONVOJ I VILKEN ASLÖG GICK VID FLYGATTACK 00.40

Journalutdrag

Tors 28.5.42 kl 06 avgått från Rotterdam destinerad till Göteborg. Last av 2791 ton koks varav 600 ton på däck.Fartyget försett med spärrballong för vars hanbhavande medföljde 3 tyska marinsoldater,förutom ordinarie Begleitofficer och signalmatros som bordade vid Hook van Holland.

Fre 29.5 kl 00.40 anfölls konvojen av bombplan varvid 5 à6 bomber exploderade i närheten av Magnas BB låring.Kraftiga skakningar uppstod i fartyget Under anfallet blev 2 av eskortfartygen samt ett handelsfartyg sänkta och upplöstes konvojen samt erhölls order att ingå till Borkum för vidare order. Kl 06.45 ankrat på Borkum redd. Inget läckage vid pejlingar.Sedan förstärkning av krigsfartyg anlänt fortsattes resan kl 11.50.

Mån 1.6 kl 07.10 anlänt till Göteborg och förtöjt i Sannegårdshamnen.

B.Lindgren 1e styrman H.Finman 2e styrman Göteborg 2.6.42 Befh Th.Hesslow

Repaeation vid Öresundsvarvet

De bordläggningsskador Magna fick 29.5.42 reparerades först 1943. Magna kom till Öresundsvarvet i Landskrona 24.7.43,indockaded samma dag, Sten Haeger besiktigat, utdockades 30.7 och avgick. Befh Th.Hesslow

Bordläggningen: På spridda stälben skadade och läckande naglar & växlar. 150 naglar el.svetsats,30 naglar och en meter växel diktats. Slingerkölarna upprätatspå båda sidor,40 naglar förnyats. På akterstäven smärre svetsningsarbeten.Bottentankarna tryckprovats. Kostnad 1725:-

Assueans

SKN ersatt redreiet 22.1.44 med 2676:31.

Egna noteringar HUDSONPLAN SÄNKTE 3 FARTYG I KONVOJEN

Hudsonplan ur ur Coastal Commands Group No 16 sänkte ett danskt mlastfartyg en förpostbåt och en sperrbrecher (minsvepare) i konvojen vid midnattsanfallet 29.5.Ett plan ur Squadron 407 fickin fullträffar på danska ss Niels R.Finsen på 1850 brton Byggd 1904 i Alblasserdam L 84 B 12 tillhörig det Dansk-Norske D/D A/S i Köpenhamn som sjönk i ett moln av rusånga och tog 8 man med i djupet. Sperrbrecher 150, ms Viriato, på 750 brton byggd 1940 i Groningen skadades svårt av Hudsonplan ur Squadron 320,träffades av en magnetmineexplosion och sjönk på N 53 37,2′ - O. 05 49″ i höjd med Ameland med 2 man av besättningen. Hon var då i brinnande och sjunkande tillstånd. Viriato hade just färdigställts som Sperrbrecher och var på sin första resa.

MAGNA 29.5.42

Förpostbåten, som sänktes av Hudsonplan ur Squadron 59, var 1103 Nordkap på 285 brton byggd 1923, en armerad ångtrålare från Wesermünde. Här dog ett 30-tal man. -Detta var för RAF den framgångsrikaste attacken mot en Rotterdamkonvoj sedan den 30.11.41 då Beaufighters ur Squadron 86 utanför Borkum sänkte danska ms Oluf Maersk på 1950brton, danska ms Ester på 1250 brton och norska ms Svolder på 3243 brton. Detta enligt Coastal Commands war record. Svolder blev dock inte sänkt, hon fick endast smärre skador. Det skulle dröja ända till 29.4.43 innan RAF hade en sådan framgång igen. Den 29.4.43 rapporterade Coastal Command ur en konvoj utanför Terschelling ha sänkt ss Narvik av Stockholm, Vorpostenboat 807-Auguste Kampf och holländska ms Aludra på 4930 brton Byggd 1922.

==

Historik

Lastångare på 1785 brton byggd 1929 vid Fredrikstads Mek.Verksted av stål. L.82 B. 12,8 Tillhörig Red AB Transmarin (Sven Redig) i Hälsingborg. Enkeldäckad med extended bridge över lucka 2. 3300 dw. 4 luckor, 2 master, ljusgrått skrov. 900 ihkr triplemaskin. 2 pannor. Provtursfart 12,6 knop. Sjösatt 26.6, lev 3.8.29.-3.9.37 grundstötte Magna på utgående från Kotka vid Aspö och blev läck i ett par bottentankar. Infördes av Protector till Kotka efter läktring av last. - 28.4.31 drunknade i Dunkerque 2e maskinist Karl Ernst Andersson, Rödeby, 46 år. Natten till 12.11.42 i Värtahamnen i Stockholm drunknade 2e styrman Uno Napoleon Westerberg, Halmstad, 54 år, som mönstrat på den 15.8 samma år. Inga vittnen till hur det gått till. - Bortsett från en minskakning 21.4.43 och flyganfallet 29.5.42 hade Magna inga krigshaverier. -På resa Preston-Husum i barlast draggade Magna på kvällen mån 8.8.49 på grund i SW kuling i Mannefjorden utanför Mandal och högg sig läck mot Vilingsskäret så att maskin-och eldrum vattenfylldes, senare även akterrummet. Klevens lotsbåt förde iland 20 man, men befg sedan 29.12 45, Jarl Hubrrt Lundh, Hälsingborg, 1e styrman och chiefen stannade ombord. Den 9.8 kom bärgningsfartyget Salvator med dykare och pumpar och den 10.8 flottogs Magna och bogserades under pumpning till Kleven för tätning med cementkistor. Den 13.8 bogserades Magna, som fått stora bottenskador till Göteborg och dockades vid Lindholmen för reparation. -25.6.55 grundstötte Magna i Prestons inlopp med massalst men flottogs vid flod nästa dag. I maj 1958 såldes systerfartyget Flora, B.-30, till Neapel. I början av april 1960 övertogs Magna vid Hälsingborgs varv av ett Panamarederi för 700.000 kr Köpare var estlandspsvenske redaren Bernhard Sergo i Rotebro = Compania Maritima Virona S.A., Panama city. Som ss Soela av Colon gick hon ännu våren 1963 i Nord-och Östersjöfart.

(Minskakning 21.4.43)

ADOLF BRATT 30.5.42

OBETYDLIGA SKADOR I VÄRMDÖS KONVOJ UNDER HÄFTIG MIDNATTSRAID AV R.A.F.

Journalutdrag

Lör 30.5.42 på resa Gävle-Rotterdam med last av jränmalm i tysk konvoj anfölls konovjen kl 00.00 av engelska bombplan vilka oavbrutet under två timmars anfall i låganfall fällde högexplosiva bomber i fartygets omedelbara närhet varvid flera ventilglas spräcktes av de kraftiga skakningarna i skrovet. Under den våldsamma luftvärnselden från eskortfartygen sönderköts lastbommen tilllucka nr 1. Rännstenar och tankar pejlats och har fartyget befunnits vara läns.Huruvida några fler skador uppkommit har ej kunnat konstateras. Rotterdam 1.6.42

Alvar Wisjö A.Sewin L.B.Kjellander
1e styrman 2e styrman Befh

Komplement

Till följd av bombkrevaderna i fartygets närhet föll en prismakikare på kommandobryggan i däcket och skadades så svårt att den ej går att reparera utan måste förnyas. Sundsvall 11.6.42

Bertil Kjellander
Befh.

Besiktningsrapport 11.6.42

Magistratsbesiktning i Sundsvall 11.6.42.
8 ventilglas spräckta,därav 2 st 12" i maskinskylightet, 4 st 11"i däckshus å bryggdäcket , 1 st 10" akterut BB samt 1 st 8" i lanternskåpet på bryggdäck STB.Samtliga ventilglas förnyas.
1ans lastbom av trä, 11 ms X 0,32 meter, sönderskjuten och helt avbräckt, förnyas. 1 st prismakikare - 6x42 Foreson - förnyas.
Besiktning utförts även 1.6. i Rotterdam av J.H.Meyer & de Jong för SÅAF:s räkning.Adolf Bratt låg då i Waalhaven. "One of the shells fired on the planes by a Vorpostenboot hit No 1 derrick and broke same."
Inga reparationer i Rotterdam.
Reparation i Sundsvall utförts av E,Svetsning,Pannrensning & Mek Verkstaden för 628:70. Björnströms Ur & Optik i Sundsvalla levererat en ny Zeisskikare för 445:-

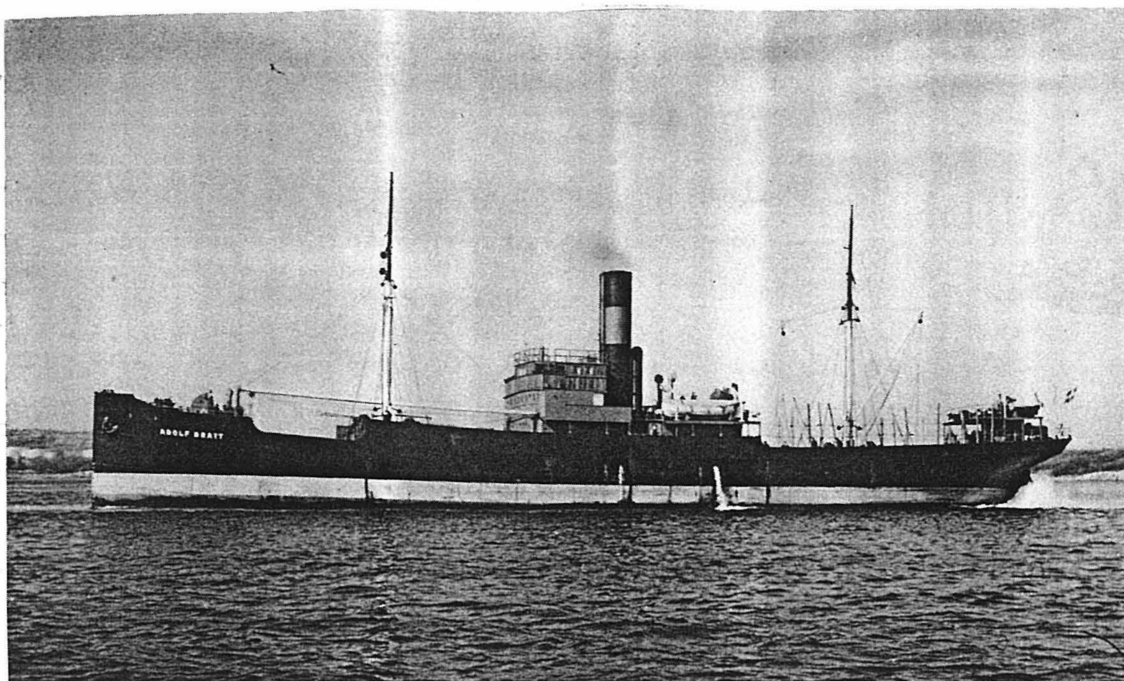
Assurans

SKN ersatt rederiet 27.11.42 med kr 831:82.
Generalräkningen 20.11.42 slutat på 1181:39.(1/3-dels avdrag)

Historik

LaståWhat ångare på 1496 brton byggd 1920 vid Svendborgs Skibswaerft av stål. (Ex Araton,Hertha Maersk, Duro) L. 76,8 B 11,6 Tillhörig Ångf.AB Adolf

ADOLF BRATT 30.5.42



(G.A.Bratt) i Göteborg som i april 1941 inköpte Araton från red AB Arafart (A.R.Appelquist) i Stockholm som i juli 1938 för 400.000:- köpt Hertha Maersk av Aalborg från skeppsredare A.P.Möller i Köpenhamn.Övertogs 1.8.38 vid varvet i Svendborg. 2390 dw. 650 ihkr. Raised quarterdeck från lucka 2, back,häck-akter, 2 master, 4 luckor.Hade under kriget endast ett par obetydliga incidenter, dels i Emden 15.1.42,dels 30.5.42 och vid en flygattack 14.12 42. Efter kriget syeselsatt på bl.a koltraden Gdansk-svenska hamnar och med malm, trälaster i Nordsjöfart. Från 31.12.47 låg Adolf Bratt upplagd i Göteborg och Lundby Mek. verkstad utförde klassningsarbeten ombord. Den 10.2.48 förhalat till Göteborgs varv i Marieholm vid Göta Älv.Här utbrändes hela poopen den 10.3.48 vid en brand som försenade klassningen ända till mitten av juni Första resan gick sedan från Gtbg till Bristol med trälast. I nov 1959 såldes ångaren till red AB Östersjön i Trelleborg och fick namnet Dagfrid men gick i [illegible] 61 vidare till Arne Glücksmna & Co i Göteborg för nedskrotning.Efter en sista resa Ghent-Oxelösund med glassand övertogs Dagfrid vid nyåret i Göteborg och i mars 1962 var fartyget borta. Bennes salong inköptes av en Skärhamnsbo för inbyggnad i en privatvilla.

Se 15.1 42 Bombskada i Emden
14.12 42 Flygattack

HEMLIG

VÄRMDÖ 30.5.42

BRYGGAN BORTSPRÄNGD AV BOMB: 7 DÖDADE DÅ R.A.F-PLAN SÄNKTE VÄRMDÖ.

Rapport

Avgick fre 22.5 42 kl 06 från Västrås destinerad till Rotterdam. Rumslast av 3993 ton järnmalm. Djupg. F 19′2″- A. 19′3″ 27 mobv samt tysk följeofficer och signalmatros vilka 2 sistnända kom ombord i Cuxhaven.
Bombad lör 30.5 kl 00.50 i höjd med Den Helder. Mörkt, klart,skyigt, SW vind och sjö. 2e styrmans vakt. Utkik på backen. Befh, 2e styrman, rorsman matros Didriksson, föreståndarskan och eldare Ågren dödade.Dessutom omkommo den tyske följeofficeren och signalmatrosen. Fartyget erhöll 2 st bomber midskepps samt en på akterdäck. Eld utbröt midskepps efter bombträffarna,varefter fartyget bröts itu och sjönk. Alla skeppshandlingar förlorades. Ingen skadad.

xxx xxxx xxx

Fre 29.5 kl 07 avgått från Cuxhavens redd under ledning av tysk följeofficer i tysk konvoj. Kl 23.10 gavs flyglarm från förpostbåtarna. Konvojen angreps oavbrutet av flygplan vilka fällde bomber.
Lör 30.5 kl 00.50 träffades Värmdö av 3 bomber, en i bryggan, en antagligen i lucka nr 3 eller i eldrummet och en på akterdäck STB. Bryggan med karthytten sprängdes helt bort och hela salongshuset övertändes ögonblicklogen. De överlevande 22 man togs ombord på en förpostbåt och infördes till Rotterdam.

Stockholm 9.6.42
K.W.Nilsson
Ie styrman
för Befh.

Sjöförklaring i Stockholm den 15.6.42 kl 14
inför lyckta dörrar.

Sakkunniga: Ernst Perno & Paul G.Wikborg: inga frågor
För SKN jur.kand. Lars Waldenström.
Tjänsteman Per Axel Edman för Nyman & Schultz (Ombud för föräskringsgivar å last och fartyg)

Ie styrman Nilsson: Legat i sin koj men vid flyglarmet 23.10 stigit upp och gått ut i BB gång där han stått. På bryggan befann sig befh, 2e styrman,rorsman Didriksson, den tyske följeofficeren och en tysk signal matros,vilka alla sannolikt dödades omedelbart då bryggan träffades av en bomb. Säkerligen dödades då även föreståndarskan Karin Otter som hade sin hytt rakt under kommandobryggan. Salongshuset övertändes helt.. Eldare Ågren troligen dödats i eldrummet. Fartyget sjönk efter omkring en halvtimme. De överlevande i livbåtarna legat kvar på platsen tills fartyget sjönk med aktern före,våldsamt brinnande midskepps.

2e maskinist Karlsson: Vaknat av flyglarmet. Tagit vakten i maskin 23.50

VÄRMDÖ 30.5.42

Efter bombexplosionen kl 00.50 sprutade eld och rusånga fram i maskinrummet från eldrummet och 2e maskinisten tagit sig upp på däck, där eld utbrutit midskepps. Vitsordat Ie styrmansrapport.

Jungman Petterson: Kl 24 tagit vakten som utkik på backen. Kort före bombnedslaget sett befh och 2e styrman på bryggan.

Lämpare Julius Hansson: Tagit vakten i eldrummet kl 24 men uppehöll sig i maskinrummet då en bomb kl 00.50 briserade i eldrummet där eldare Ågren var. Ljuset slocknat, rusånga överallt, svårt att finna utgången men lyckats ta sig upp maskinrumsvägen. Där mött Ie styrman som givit Hansson en ficklampa. Sökt ta sig ner igen men inte kunnat se något för utrusande eld och ånga.

Crew List

Befh Knut Martin von Zweigberk, Rutger Fuchsgatan 7,Sthlm, 12.12.95
(Ord.befh sedan 1934) (17.10.40) i Västanfors
Ie styrman Kurt Wilhelm Nilsson, Rönnebo,Rönninge, 5.3.03 (13.4.42)
+ 2e styrman Carl M.Hammarlund, Rindögatan 21,Sthlm, 13.9.10 Rättvik(13.4.42)
3e styrman Arvid Gösta Singman, Hagavägen 41,Hagalund,15.3.06.
Telegrafist B.O.R.Forsling, Skärplinge, 27.6.16
Chief Göte H.V.Ljungberg, Ö. Fäladsgatan 21,Malmö, 8.1.04
Ie maskinist Ernst A.Norrman, Trelleborgsgatan 7a,Malmö, 23.3.01
2e maskinist Karl G.Karlsson, Karlsberg 1-2, Norrköping, 26..2.87
+ Föreståndarska Karin Dagmar Otter, Kocksgatan 3,Sthlm, 3.5.05 Hammarö Värmland
Kock Karl Edvard Hedberg, Kaplansgatan 11,Gävle, 30.4.98
Mässuppassare Gunnar Hallerström, Västerbyn, Gräsö,Öregrund, 2.10.26.
Timmerman Tor Axel Fagerberg, box 466,Öregrund, 20.6.02
+ Matros Axel Theodor Didriksson, Bohusgatan 21,Sthlm, 9.11.04 Västrum Kalmar län
Matros Nils E.Henry Johansson, V.Drottninggatan 8,Tidaholm,28.5.15
Matros Erik Anton Andersson, Kristinelund 6,Gävle, 27.3.07
Lättmatros Axel Harry Andersson, Lärkan 4, Sandika,Östhammar,251.25
Lättmatros Nils Evald Jönsson, Hovslagaregatan 3a,Kritianstad,3.10.11
Jungman Sten Sture Petterson, Bastugatan 32,Sthlm, 22.2.22
Jungman Karl Arne Ahlberg, box 329,Öregrund, 27.10.24
Jungman Sven Sune Hagström, box 293,Öregrund, 13.7.19
Donkeyman Gösta Henrik Olsson, Ö. Glimminge, Tommarp, 3.5.18
Smörjare Arvid Möller, Harpgatan 10,Hälsingborg, 14.7.00
+ Eldare Tage Valdemar Ågren, Kvarngatan I,Eslöv, 28.7.10 Lund (16.5.42)
Eldare Olof A.Nilsson, Södra Tullportsgatan 23,Östhammar, 15.8.12
Enligt effektlistan bosatt Ekebacka,Gimo.
Eldare Nils Valentin Kjell, Högalidsgatan 47, Motala, 29.9.01

forts

VÄRMDÖ 30.5.42

Crew list forts

Lämpare Julius Valentin Hansson, David Hallsgatan 24a,Malmö, 26.8.17
Lämpare R.E.L. Johansson, Norrhagsvägen 5, Enebyberg, 30.5.19

Den tyske Begleitofficeren , namn okänt
Den tyske signalmatrosen -"-

(Alla utom Befh, Ie och 2e styrmännen & eldare Ågren mönstrat på Värmdö den 20-22.4.42)

UDHP80c 3516

Telegram en clair beskickn. i Berlin till UD 2.6.42

673 Rotterdam meddelat vaermdo traeffades bomb kommandobryggan fartyget helt foerlorat 22 oeverlevande alla svenskar hemsaenda igaar.

(till SKN för förtrolig kännedom 3.6)

KK memorial 15.7.42 Ej för publicering

Nr 133H /113 H

Under gång i konvoj vid Holländska kusten träffades Värmdö vid ett flyganfall av trenne bomber vilkas briserande förorsakade så svårs skador å fartyget att det efter en stund bröts itu och gick till botten. Det synes icke råda ngt tvivel om att befh, vakthavande styrmannen och rorsmannen jämte den tyske kontrollofficeren och en marinsoldat (signalman) som alla uppehöllo sig på kommandobryggan under anfallet, omedelbart dödats då den ena bomben demolerade bryggorna. Med all sannolikhet torde vid samma bombkrevad föreståndarskan ha omkommit ,enär hon vid tillfället befann sig i sin hytt som var belägen under bryggan. Vakthavande eldaren synes hava ljutit döden då en av bomberna exploderade i eldrummet.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII 230 Assurans

SKN ersatte rederiet 1.7.42 med 1.040.000:- för totalförlust plus en revers på 160.000:- som löstes den 20.2.47.

Effekter

SKN ersatt rederiet 9.7.42 med 19083:90 för effekter & instrument. Befh broder inlämnat en lista på effekter som "ej finnes i dödsboets besittning." , summa 3553:- Förutom kläder hade befh ombord även 1 st ottoman med överkast 60, 1 fåtölj 175, 2 tavlor 40, cykel 225, dammsugare 165, päls 125 1 guldur med dubbelboett 400, klockkeja av guld 225. Befh instrument omfattade 1 prismakikare 250, räknemaskin 175, skrivmaski 450, tertsur 35, radio 235, 1 naut.lexikon 14:50 och 1 par solglasögon35. -Rederiet fick för effekter 1800:- ,för instrument 1159:50. SKN ej ersatt solglasögonen. - I sin ersättning till rederiet strök SKN ner

Värmdö 30.5.42

följande i Ie styrmans lista som Staten ansåg sig icke förpliktad att ersätta: Hermodskurs i engelska 84:50, Remington skrivmaskin 450, Tower reservoarpenna 28, div. astronomiska anteckningar 25, Luxor batteriradio 220, Sjökaptensbrev 17:50 (SKN ersatt avskrift med 5:75),sjöfartsbok 1:-, läderportfölj 14, läkarintyg 2:50,solglasögon 8:50.

2e styrman Hammarlunds dödsbo listat kläder för 1425:- och annat för 1706:50 SKN ersatt rederiet med 787:50 resp 777:50. Ingen ersättning för Aga-Baltic batteriradio 226, vigselring 60, armbandsur 110, 9 st tobakspipor 90, ett cigarettetui 20, läderportfölj 38, rakhyvel o.dyl 26 ,stor koffert 85.-

Förestånderskan Karin Otters syster Alida Ericsson inlämnat lista på kläder för 1506:- inkl 2 par krokodilskor 80, guldur 125, guldarmband 60 , syskrin 8, handväska 30. SKN ersatt rederiet med 787:50

Matros Didriksson mor, Teresia Kvarnström, listat kläder och radio 963:75 SKN betalt 450:- Eldare Ågrens far,Lars Ågren, listat kläder och armbandsur för 482:-, SKN ersatt rederiet 337:50. - SKN inte ersatt chiefens radio

Telegrafist Förslinq :förlust 1698:- inkl guldring med sten 200:-·SKN ersatt med 787:50. Dessutom förlorat instrument för 620:-, SKN betalat 200:- för radioteknisklitteratur,men vägrat ersätta radio 300, pärlemokniv 10, Conclin reservoarpenna 60 och radiokorrespondenskurs 50:-

---

SKNEIII 229

LV-granat i lasten 30.4.42

På resa Stockholm- Bremen med 4318 ton malm befann sig Värmdö 30.4.42 10fm utanför Vangerooge i konvoj då ett plan observerades som bogserade en ballong mot vilken övningsskjtning ägde rum .Kort därpå slog en lv-granat genom däcket vid lucka 2BB och gick ner i lasten utan att explodera. En flakblindgänger. Värmdö kom in till Indutriehafen i Bremen kl18.18 där granaten avhämtades.

KK(H) vol 28

P.M. överlämnat av UD till Notarien Möller,KK, för strängt förtrolig kännedom 1.6.42

Attaché von Essen vid beskickningen i Berlin har idag per pelefon meddelat att beskickningen från konsulatet i Rotterdam mottagit ett den 31 maj 1942 kl 12.12 avsänt telegram av följande lydelse:

"Dampfer Värmdö freitag nacht gescheitert getötet kapitän Zweigbergk zweiter Steuermann Hammarlund, stewardess Otter, matros diedrik soer und heizer ågren stop übrige besatzung wohlbehalten in Rotterdam angekommen stop verständigt auswärtiges amt und rexbolaget stockholm."

Egna noteringar

Sänkt av Hudsonplan.

Hudsonplan ur squadron 407 (Canadian) sänkte Värmdö off Terschelling

VÄRMDÖ 30.5.42

30-31.5.42 enligt "Coastal Commands War Record " för Group no 16. Samma plan utfört även tidigare anfall mot Rotterdamkonvojerna våren 42. I sammaakonvoj som Värmdö gick även Nämdö som den 8.5. fick skador vid ett Hudsonanfall men rep. prov. i Rotterdam. Nämdö skakades våldsamt av bombexlosioner i vattnet och då planet återkom på låg höjd slog det av ena vingen mot Nämdös förmasttopp och störtade i havet.Om denna incident finns inga skaderapporter på SKN.Möjligen kandet vara en sammanblandning av uppgifter från attacken den 8.5 som flyttats frm till 30.5.(Att ett plan i låganfall kolliderade med masten och störtade hände 1.7.43 med ss Kattegatt) - Obekräftade uppgifter talar om 20 Hudsonplan som anföll Värmdös konvoj 30.5.i klart väder med smånsken. Flera flyganfall gjordes unde dygnet 30.5 mot konvojer vid Holländska kusten. Barlastade ss Lisa Maersk av Köpenhamn på 2480 brton (B.-27) på resa Köpenhamn-Rotterdam blev kl 13 30.5 träffad av 9 bomber akteröver ,svårt skadad, läck i tunneln,ingen sår ad, kunde för egen maskin gå till Emden. - I Värmdös konvoj om 7 fartyg sänktes 2 tyska förutom Värmdö. Vid flyglarmet kl 23.10 satte alla i frivakten på Värmdöpå sig livbälten och gick upp på däck.Fallskärmsljus lyste upp natten, förpostbåtarna sköt oavbruten spärreld,lågtflygande plan flög in över konvojen från olika håll under bombfällning och ksp-eld.Krevader på håll skakade fartyget. När bomberna träffade Värmdö i en simultanexplosion förvandlades allt midskepps till ett kaos av eld, rök och rusånga- Styr-ochnavigationshytterna med omgivande splitterskydd sprängdes i trasor liksom de 5 som sökt skydd där.Salongshuset inunder blåstes ur, delar regnade över däcken,förskottet sprängdes ut över fördäck och spillrorna omvärvdes av eld och övertändes. Bomben som exploderade inunder huvuddäck midskepps, troligen i eldrummet,försvagade skrovet såatt det bräcktes och fartyget sjönk ihop midskepps. Att i detta kaos få båda båtarna i sjön och bemannade utan att någon ens skadades dokumenterar bara det nyckfulla i alla kaotiska och våldsamma händelseförlopp. De splitterskadade båtarna läckte svårt när de roddes ut från fartyget,som med vatten fyllt maskinrum ändå flöt på skotten i 30 minuter innan det med ett brak sjönk i djupet. Runt om fortsatte bombanfallet med krevader, lv-eld från förpostbåtarna, automateld från lågtflygande plan. Kl01.20 bröts Värmdö itu och sjönk, in i det sista våldsamt brinnande midskepps. En förpostbåt tog upp de 22 överlevande från de halvt vattenfyllda livbåtarna. Besättningen avreste 1.6. från Rotterdam till Hamburg och kom den 3.6 på kvällen med Sassnitzfärjan till Trelleborg där de övernattade.

Historik

Lastångare på 2919 brton byggd 1901 vid Rodgers Shipyard LTD,Port Glasgow av stål. (Ex Storvik,Primula,Archiduchessa Maria Teresa)L.97,1 B.14

VÄRMDÖ 30.5.42

Archiduchessa Maria Teresa byggdes 1901 för det Österikisk-Ungerska rederiet Sociatá di Navigazione àVapore Eresi Matteo Premuda i Lussinpiccolo vid Adriatiska havet. Vid krigsutbrottet 1914 blev fartyget fastlåst i Stockholm och såldes i mars 1916 för 950.000 riksmark till skeppsredare B.O.Börjesson i Hälsingborg och gick i ett år som Primula,för att sedan bli såld till Norrköpings Red AB 1917 och omdöpt till Storvik. 1934 rammade och sänkte Storvik vid Farfarsgrund utanför Sandhamn Sv.SockerfabriksAB ms. Priscilla. 12 man räddades men mässuppassaren drunknade,sedan han fallit överbord då livbåten firades. Priscilla sjönk på 3 minuter .- I maj 1934 köpte Rexbolaget Storvik och hon fick namnet Värmdö, befh. Knut von Zweigbergk. 4800 dw. 1025 ihkr. - 17.12 38 på resa i barlast Halmstad-Rotterdam kolliderade Värmdö kl 20.32 vid Lappegrundets fyrskepp i norra Örsund med ss Jeanne M. av Cardiff,på resa i barlast till Kristiansand. Jeanne M. hade siktats 17 minuter före kollisionen som orsakades av felaktiga manövrer från Värmdös sida enligt utslag av Amiralitetsdomstolen i London i okt.39 Jeanne M. drev efter kollisionen sakta norrut med ett gapande hål i STB-sidan tvärs lucka 2 och sjönk på 27 meters djup vid Elleskilde Hage boj. Galeasen Bröderna av Färjestaden räddade besättningen. Värmdö gick in till Hälsingborg med förstäven knäckt. - På utgående från Cuxhaven kolliderade Värmdö med malmlast från Oxelösund till Rotterdam kl 07.15 den 14.4.41 med ett okänt undervattenhinder och måste sättas på grund vid flodtranden. Förrumett vattenfylldes men hon kunde kl 13 av 2 bärgningsfartyg med kraftiga pumpar föras in till Cuxhaven för tätning med cementkistor.Sedanunder pumpning assisterats av Comet och Heros till Hamburg för lossning och rep. vid Deutsche Werft.

ORION 1.6.42

PÅ RESA BREMEN-STOCKHOLM SKAKAD AV MINEXPLOSION VID ELBE 1 LYSBOJ.

Jourmalutdrag

Mån 1.6.42 kl 04 avgått Bremen under lots ledning med full last av kol till Stockholm.Djupg F 18′2″ - A 18′2″ Kl 08.10 skiftat lots å Bremerhaven.Fått en marinsoldat ombord. Resan fortsatts. Kl 13.50 c:a 12 nautisk mil W Elbe 1 lysboj hördes en stark explosion och en kraftig skakning märktes i fartyget,förmodligen förorsakat av en exploderande magnetmina. - Vattendjup vid tillfället 30 famnar. Inget läckage vid rundpejling. Skifta lots 19.15 samt lämnat soldaten i Cuxhaven. Lotsen och soldaten rapporterade explosionen till Marinmyndigheterna men fick fartyget efter ett kort are dröjsmål order att fortsätta till Brunsbüttel.Kl 23 förtöjt i Brunsbüttel sluss.Erhållit order av Marinmyndigheterna att fortsätta till Holtenau för avmagnetisering.

Tis 2.6 Kl 09 ankrat på Holtenau redd i väntan på avmagnetisering. Hivat upp 12.15 och vörjat avmagnetisera fartyget. Kl 17.45 ankrat på redden efter avslutad avmagnetisering.

Ons 3.6 Kl 10-11.40 kompenserat kompasserna och fortsatt 12.30 mot Sthlm.

Fre 5.6 Anlänt till Stockholm och förtöjt i Stadsgården.

ss Orion 6.6.42

M.I.Andersson

Befh

Besiktning

Sjökapten Anders Edgren besiktigat Orion 13.6 i Gustav V torrdocka vid Beckholmen,Stockholm,men kunde "ingen som helst skada iakttagas å fartyget Under resan hade sedan händelsen inträffade ingenting förmärkts på maskinens gång som kunde giva anledning förmoda tt skada inträffat å denna eller dess delar."

SKN eersatt besiktningsarvode 16.6.42 = 90:-

Avfört;Inga skador.

SKNEIII 253 Minexplosion 9.12.42

På resa Luleå-Rotterdam med malmlast,befh I.M.Andersson, lämnade Orion kl 09.10 den 9.12.42 lotsen vid Elbe II och fortsatte i konvoj.Kl 22.45 skakades fartyget kraftigt av en magnetmineexplosion i närheten. Anlänt till Rotterdam 11.12 kl 11.50 och förtöjt i Maashaven. Inga skador.

Data

Laståangare på 2012 brton byggd 1924 vid Hobokenvarvet i Antwerpen av stål. (Ex William,Rubens) L 84 B 12 Tillhörig red AB Iris (S.Abrahamsen) i Stockholm. Inköpt 1935 som William.

ANNA 3.6.42

GIRAT FÖR TORPED,BELYST FLAGGAN,FÖRSÖKT UNDFLY UBÅTEN I 2 TIMMAR.

Rapport

På resa Hampton Roads,Norfolk,Va. - St.Georges,Bermids.Rumdlast 1739 ton stenkol. Däckslast: 2 motorbarkasser för U.S.Navy. Djupg.F 15′8″-A.16′6″ 20 ombv.

Angripen av ubåt med artillerield före midnatt 2.6.42.Sjönk kl 03.30 3.6 lat N. 34 10′- W.68 22′. Svag vind, ingen sjö, mörkt, god sikt. Befh och båda styrmännen på bryggan,samt utkik. 3 man skadade under beskjutningen: Gunnar Persson, Kaare Sörensen och Otto Luem. Alla skeppshandlingar förlorade.

Befh rapport

Avgick Hampton Roads kl13.20 sön 31.5.Resan fortgått under tjänligt väder till kl 21.45 tis 2.6 då ett fartyg, som senare befanns vara en ubåt,siktades förut. För att förhindra ombordläggning lades rodret hårt BB och maskin stoppades.Omedelbart efter slogs full fart igen,varefter vi genom ständiga kursförändringar försökte undkomma ubåten.Kl 23.30 avsköt ubåten en torped mot Anna men vi lyckades gira bort från denna.Då det nu ansågs vara omöjligt för oss att undkomma stoppades maskin och belystes nationalflaggan med tanke på att ubåten skulle ge oss tid att gå i båtarna. Ubåten började då beskjuta oss med 2 kanoner och avlossade c:a 40 skott,huvudsakligen mot bryggan och akterskeppet. Kl 23.45 gick besättningen i båtarna,verfetr vi upphöll oss i närheten av fartyget.Kl 03.30 den 3.6 sågs en större explosion i akterskeppet på Anna och 15 minuter senare sjönk fartyget på N.34 10′- W 8 22′. Tre man blivit lindrigt skadade vid beskjutningen. Satt segel i båtarna och W .kurs. -Kl 16.25 upptogs STB båt av ms Saentis av Basel ((4349 brton B.-15)) och kl 17.15 upptogs BB båt av samma fartyg. Landsattes lör 6.6 i Brooklyn,NY och de skadade fördes till Swedish Hospital där.

NY 8.6.42
John Svensson
Befh

7

Sjöförklaring 10.6.42 å Sv.Generalkonsulatet,NY kl 10 fm

Vicekonsul Hugo Tamm

Rederiets representant,Blidberg & Rothschild,NY city,u-rättats.

Sakkunniga: Sjökapten Rolf Fougberg & maskinchef Wilhelm Andersson.

Befh Svensson: Underrättades i sin hytt 2.6 kl 21.45 att en ubåt siktades varefter han omedelbart begav sig upp på bryggan.Msskin hade stoppats under ett par minuter,varpå order gavs om full fart framåt. Fartyget sökte genom kursändringar undkomma ubåten som försvann ur sikte under c:a en halvtimmes tid,men sedan återkom och därefter följde Anna på 100-300 meters avstånd. Ibland kunde den ej skönjas i mörkret men ljudet av

ANNA 3.6.42

dess motorer hördes och gaslukt kändes. Den låg hela tiden i övervattensläge. Enär Anna gjorde endast 9 knop och ubåten sannolikt 18-19 knop fanns ingen möjlighet att undkomma. Kl 23.30 avsköt ubåten en torped mot Anna på ca 200 meters avstånd men Anna girade i samma ögonblick undan med påföljd att toppeden snuddade vid fartyget utan att träffa. Befh beordrade nu alle man midskepps. Anna hade dittills gått fullständigt mörklagd med släckta lanternor,men order gavs nu om att stoppa maskin och belysa den hissade svenska flaggan och fartygets neutralitetsmärkning med reflektorer i hopp om att besättningen skulle ges frist att gå i livbåtarna. Omedelbart därpå öppnade ubåten eld med 2 kanoner, varvid det första skottet träffade skansen.Befh beordrat alle man till båtarna. Under ca 15 minuters tid avsköt ubåten 1tt 40-tal salvor ,huvudsakligen rikatde mot bryggan och akterskeppet. Matros Sörensenskadats lindrigt i vänstra delen av bröstet av en granatskärva,matros Gunnar Persson splitterskadats i vänstra bröstet och donkeyman Luem i västra handen. Den ena av de 2 flottarna på däck blev omedelbart sönderskjuten,den andras öde är obekant. Starkt mörker råde om än med svagt månsken från nymåne.Vädret lugnt och fint. 16 man kom i STB båt till en början och endast 4 man i BB båt. Efter någon halvtimme överflyttades 6 man till BB-båten i skydd av mörkret. Anna hade fattat eld då beskjutningen inleddes och brann sedan alltmer. Livbåtarna låg ca 1000 meter från fartyget och ubåten sågs kryssa runt Anna till kl 03.45 då en kraftig explosion inträffade på fartyget som sjönk spårlöst inom 15 minuter. Befh förmodade att explosionen uppstått genom att kollasten uppvärmts av elden så att gasbildning uppstått som till sist exploderat. - (Ytterst sannolikt enligt de sakkunninga) Båtarna hissat segel i svag bris och satt kurs W mot USA:s kust. Inga fartyg,patrullbåtar eller flygplan syntes till förrän på em samma dag då de togs upp sv Schweiziska ms Saentis. där de fick god kost och omvårdnad. - Edna direktiv inför resan som befh fått genom mäklaren i Norfolk från de marina myndigheterna var att han skulle gå närmaste vägen till St.Georges,Bermudas. Patrullplan skulle komma att övervaka leden till Bermuda. Eskort inte nödvändig. Inga plan eller andra fartyg siktats intill mötet med ubåten.Befh sade att han företagit fem tidigare resor på samma route med delvis samma last sedan dec 41 då USA inträdde i kriget,utan att någon som helst incident inträffat. De första kanonskotten från ubåten träffade skansen där ingen befann sig ex eftersom befh efter torpedattacken beordrat alla midskepps.

Chiefen Dahlquist: Vakthavande i maskin då bryggan signalerade stopp 21.45. Gick upp på bryggan och fick veta atten ubåt befann sig i närheten. Sedan gått ner igen för att passa på manöbrerna, och stannade kvar till skottlossningen började dåhan ånyo gick upp på däck. Då han kom upppå bryggan var

ANNA 3.6.42

1var beskjutningen i full gång. Chiefen hoppade i STB båt som höll på att firas. Han kunde trots mörkret uskilja ubåtens skugga.Båtarna roddes bort från fartyget så fort som möjligt. Såg att det brann i akterskeppet och elden spred sig mer och mer till midskepps. Vid 03.30 -tiden syntes en kraftig explosion .Chiefen såg något som kom susande i luften,eventuellt en granat. Ubåten var tydligt skönjbar 50-100 meter från Anna men det var inte möjligt att iaktta några personer på ubåten. Såg när Anna sjönk.

~~Ie styrman Fröberg:~~ På bryggan då ubåten siktades.Börjat sicksacka för att undkomma och undgått en torped 23.30. Beskjutningen pågick medan besättningen gick i båtarna och ett 40-tal skott avlossades. Ie styrman och 3 man sjösatt BB båt och försökt ro bort från fartyget.Det brann då både i aktern och midskepps. Hela skrovet upplystes av branden. Ubåten syntes hela tiden. BB båt låg sedan stilla i mörkret och våntade på STB båt. Vid 3.30-tiden en kraftig explosion på Anna.Någon från ubåten sannolikt apterat en bomb ombord.Anna sjönk på 10-15 minuter. STB båt satt segel sedan Anna sjunkit och bogserat BB båt i fånglinan. Då det ljusnade satte även BB båt segel. Kl 14.45 försvann STB båt ur sikte och någon timme senare iakttogs Saentis ta upp folket i STB båt. Saentis närmade sig sedan BB båt och tog upp även dem. Fått ett utomordentligt mottagande ombord. - Fram till mötet med ubåten hade från Anna endast vid ett tillfälle ett handelsfartyg iakttagist på långt håll. Inga krigsfartyg eller plan siktats.

2e styrman Nommensen: Haft vakt på bryggan vid tillfället. Hört ett misstänkt ljud utan att närmare kunna angevarifrån det kommit,men urskiljde kort därpå ngt om BB strax föröver en skgga svartare än nattes omkring 500 meter från fartyget. Det var mycket mörkt,månen var inte uppe. Styrman lät stoppa maskin sedan han förstått att det var en ubåt, och sände ner en matros för att hämta befh. Då befh kom upp syntes ubåten om STB men försvanniigen i mörkret. Befh befallde full fart på sicksackkurs. Under de följande 2 timmarna kunde ubåten hela tiden höras och även ses bortsett från en tidrymd av 20 minuter då den var försvunnen. Man kunde på bryggan även lukta motorröken från ubåten. Vid 23.30-tiden kom ubåten upp rakt om BB ,på läsidan upp mot vinden så att den inte kunde höras. Så snart den iakttogs girades hårt STB och samtidigt kon en torped avskjuten på 300-400 meters avstånd. Torpeden strök förbi fartygssidan vid vattenytan en famn om långskepps.Befh lät nu stoppa maskin och belysa flaggan och neutralitetsmärkena, men ubåten gav ingen frist utan började omedelbart beskjuta Anna. Det första skottet var ett "ljusskott" men

42

ANNA 3.6.42

sedan fortsatte den att skjuta "skarpt". Besättningen gick i båtarna. medelstora skotthål kunde urskiljas i poopdäcket. STB-båten, i vilken 2e styrman var, roddes bort omkring en halv sjömil från fartyget och man såg att eld utbrutit akterut på Anna. Det brann sedan ganska våldsamt ombord i 3 timmar, allt under det att ubåten cirklade runt Anna. Strax efter kl 03 inträffade en våldsam explosion ~~xxxxxx~~ inifrån fartyget, inte utifrån, och skenet vid explosionen var rött. Strax innan explosionen var ubåten försvunnen BB om Anna i ca 10 minuter, och det är möjligt att manskap från ubåten gått ombord i Anna och placerat ut en sprängladdning. Anna sjönk ca 20 minuter efter explosionen med stark STB slagsida och aktern före. (Kl 03.30) Genast därefter satte livbåten W kurs med BB båt på släp. Frisk S-SW bris. Månen hade kommit upp vid 01-tiden.

Eldare Lindén: Vakt i eldrummet till kl 23.35 då han gick upp för att purra en annan eldare som skulle törna till. Då beskjutningen strax därefter inleddes hann Lindèn inte gå tillbaka ner i maskin utan hoppade i STB båt när den skulle firas.

Matros Zwanenburg: Stod till rors vid 21.30-tiden då han hörde ljud som han trodde härrörde från en ubåt. Kort därpå såg han silhuetten av en ubåt. 2e styrman slog då stopp i maskin. Anna försökte sedan befh kommit upp på bryggan komma undan ubåten på sicksackkurs. Då hans rorstörn var slut kl 22 tilläts han gå ner och röka en cigarett, men blev strax efter ånyo uppkallad på bryggan som extra utkik. Kl 23.20 övertog Lindén åter rodret och såg en torped stryka tätt intill fartygets långsida. När beskjutningen inleddes gått i STB båt. Kunde inte säga huruvida några skott träffat fartyget. STB båt roddes iväg med 16 man men senare överfördes 6 man till BB-båten så att vardera båten hade 10 man.

Crew List (Inkl.egna noteringar)

Befh John Natanael Svensson, Arild, f-96 (Sedan 1937) t.sjöss 1911.
Ie styrman Anders Ch. Fröberg, Arild, f-08 (6år, 2 månader ombord)
2e styrman Erik N.Nommensen, f-19, (Dansk) (16.5.40)
Chief Thure B. Dahlqvist, Staffanstorp, f- 91 (11.11.37)
Ie maskinist Linus A.Sandberg, Göteborg, 62år
2e maskinist Georg Östberg, Norrköping, 37 år
Stuert Joel B.Nilsson, Allerum, 46 år.
Kock Gösta N.Högstedt, Domsten, 37 år
Mässuppassare Matti Toikka, 23 år (Finsk)
Matros Martti Jussila, 27 år -"-
Matros Gunnar Persson, Mönsterås, 37 år
Matros Arej Zwanenburg, F-15 i Holland (12.5.42)

Forts

ANNA 3.6.42

Crew list forts

Matros Kaare Sörensen, 27 år (N)
Matros Jose Salinsha, 47 år (Portugis)
Matros Ragnar Petersen, F-08 (Dansk) (11.5.42)
Donkeyman Otto Leem, 39 år (Schweizare)
Eldare Toivo Vaterainen, 30 år (F)
Eldare Lauri Lindén, Helsingfors, f-22 (F) (1.5.42)
Eldare Vaino Tamm, 30 år (Est)
Kämpare Torsten Andersson, 19 år (F.)

KK memorial 19.8.42 Ej för publicering

Referat av uppgifterna från sjöförhöret, utan kommentarer
Ex Offico Bertil Lindhé

SKN Anna saknas helt på SKN kasko. Sannolikt helt täckts av utländsk assuerans. Inga effektlistor.

UDH-1362 Låg i Texas City 9.5.40

I mars 1940 befraktades Anna av Statens Reservförrådsnämnd för att ta hem 2122 fat flygbensin från Texas City till Göteborg men genom det tyska anfallet på Norge 9.4.40 blev resan aldrig av. Anna låg då i Texas City i väntan på order att lasta, men kom istället i tidsbefraktnig utanför spärren.

UDHP80c 3516

Ch.telegram Washington till UD 6.6.42 kl 17.27

(Inkom UD 7.6.kl 08) 459 Hela besättn. ss Anna av Råå inkommit med schweiziska ss Senta till NY efter sänkning genom beskjutning från tysk ubåt den 2.6 West Bermudas stop Anna sjönk 3.6 besättningen räaddad efter 12 timmar i räddningsbåt stop ryktet förlisning ute fjärde juni men marinmyndigheterna dementerade då räddade besättningen svensk = Boström

Ch.telegram NY till UD 6.6. kl 17.35

892 ångf. Anna beskjutet torpederat lat N 34 10 - long W 68 22 den 2.6 sjönk 3.6 i åsyn besättningen som räddad i 2 livbåtar och idag införd NY med schweiziska ms senta stop ingen allvarligt skadad sjöförklaring 10.6 Förteckning 8 ombordvarande svenskarna som önska hemresa insändes v.engl. ett trea etta stop följande för redaren från Blidberg Rotschild cit received your cable warrisk protection indemnity and hull insurance covered yours wherefore instructed our insurance brokers cancel our coverage cit slut = Swedel

Forts.

ANNA 3.6.42

Ch.telegram NY till UD den 11.6 kl 19.18

911 Enligt sjöförklaringen siktades ubåten 2.6 kl 21.45 ert ch. 705 Anna sökte genom ständiga kursförändringar undkomma stop 23.30 avlossades em torped vilken ej träffade stop Anna gick ensam försedd neutralitetsmärkning fartyget mröklagt stop efter torpedens avfyrande belystes nationalitetsflaggan samt märkningen genom reflektorer i förhoppnong tillfälle skulle givas besättningen gå i livbåtarna stop strax därefter sköts akterskeppet bryggan i brand med 40-tal kanonskott från 200 till 400 meters avstånd varunder besättningen lämnade fartyget i livbåtarnan stop 0300 3.6 iakttog besättningen kraftig explosion fartyget som därefter sjönk inom 25 minuter ingen visitation eller kommunikation med ubåten någon tidpunkt stop klart lugnt väder = Swedel

---

Fredh: Utanför spärren (Lysekil 1982) Skröna:
På sid 116 berättar matros Henry Johansson,Lysekil, att han var på Schweiziska ss Saentis, en f.d.dansk ostindiefarare, som tog upp Annas besättning. Anna hade resan innan gått på lätten och blivit prejad av en tysk ubåt vars befh förklarat att han inte ville spilla skott på Anna men att han skulle sänka henne när hon hade last. En finsk besättningsman på Anna hade splitterskadats. Efter sänkningen kom ubåten fram till livbåten och folk i tornet frågadeeom någon blivit skadad. Den skadade finnen togs ombord på ubåten och förbands. När han kom tillbaka hade han av tyskarna fått enamerikansk tidning som var en dag gammal . Vi trodde att ubåten varit iland i någon hamn på USA:s östkust , så dåligt var försvaret och beredskapen mot anfall från sjön.

Egna noteringar

SÄNKT AV U-404, Otto von Bülow.

Anna ngreps av U-404, Otto von Bülow, då hon , enligt rapport från U-404, gick med avskärmade lanternor på zigzagkurs på N.34 10' W 68 22' 3.6.42. Anna sjönk på 5000 meters djup i samma farvatten som Agra 20.4. På N.34 12'- 68 0' sänkte den 7.6.42 U-135,Praetorius, ms Pleasantville av Oslo på 4549 brton (B-29) på resa NY via Table Bay till Alexandria med last av bla. bilar, flygplan, truckar,fosfat och 2 lokomotiv. 2 av 47 ombv fick sätta livet till. - U-404 sänktes 28.7.43 i Biscaya,NW Cap Ortegal, N 45 53'- W 09 25' av plan ur RAF Squadron 224 & U.S.A.F. varvid alla 50 ombord mötte sin död.

Historik

Laståangare på 1575 brton byggd 1924 vid Howaldtswerke i Kiel av stål . L.72,1 B.11,3 Tillhörig Red AB A.Th.Jonasson (Mauritz Jonasson) i Råå. Leveransen 1 ept 24 försenad 2 månader av look-out. 2090 dw. Welldäckad med back, lång brygga från akterkant av lucka I, 4 luckor, 2 master.650 ihkr

ANNA 3.6.42

Kontraktsfart 9 knop. På första resan i barlast från Kiel till Råå kom hon upp i 11½ knop. Befh var 1924-29 kapten Mauritz Jonasson,Råå,sedermera VD i rederiet.Därefter fördes Anna till 1937 av Alf Jonasson, bror till Mauritz och från 1937 av kapten Zweigbergk. Namnet fick hon efter A.Th.Jonassons dotter. - den 28.7.31 anlände Anna som första fartyg från Europeisk hamn direkt till Chicago, ett sjöhistoriskt evenemang.Anna fick ett festligt mottagande med flodsrutor och sirentjut och en stor middag gavs på Chicago Trade Board för befäl och manskap och kapten Alf Jonasson fick ett guldur med inskription. Anna gick sedan i många år i trafik på Chicago direkt från hamnar i Europa och fick i Chicago smeknamnet " Skånska Anna."(Bland stadens svenskar)

Howaldtwerkes byggen nr 640-44 krigsförlista

Varvets bygge nr 640, Adolf Bratt av Göteborg, sänktes 20.12.39
-"- -"- nr 641 Anna av Råå, sänktes 3.6.42
-"- -"- nr 642 Vendia av Köpenhamn sänktes 30.9.39 (Se Gun 30.9.39)
-"- -"- nr 643 Troja av Hamburg sänktes 29.2.40 av sin besättning utanför Aruba
-"- -"- nr 644 Kreta av Hamburg sänktes 9.4.40 i Oslofjorden

GG 154 NOOMI 3.6.42

BESKJUTEN AV TYSKT PLAN ÖSTER OM MINSPÄRREN - SKEPPAREN TRÄFFAD I BENET.

Sammanfattning

Attacken mot GG 154 Noomi av Hönö onsdag 3.6.42 varen av sex allvarligare tyska flygattacker mot svenska fiskebåtar mellan den 15 maj och 5 juli 1942. Statens informationsstyrelse och UD lyckades i några fall helt mörklägga incidenterna och endast fallet Beatrice 12.6.42 blev föremål för en sjöförklaring. Noomis befh blev allvarligt skottskadad men ingen sjöförklaring hölls. I UD:s file H-2060 :Fiske, finns inte Noomi omnämnd,trots att övriga attacker föranlett diplomatiska demarcher.

Noomi låg på snurrevadsfiske NO Hanstholm och inst 7' öster om det tyska spärrområdet då hon kl 16 ons 3.6.42 utan varning utsattes för ett låganfall under intensiv ksp- och aka-eld från ett tysk plan som kom från Aalborgs flyfält och efter anfallet avlägsnade sig. Skepparen Sigfrid Alexius Carlsson, Hönö,ägare till Noomi fick ena benet genomskjutet där han stod till rors i styrhytten och led stor blodförlust innan man fått ett tryckförband på honom. Mast,brädgångar,styrhytt,allt var genomskjutet. Enbart i seglet kunde man räkna 98 kulhål. Ankarstället måste överges men vaden togs in innan Noomi satte högsta fart hemåt. I Göteborgs fiskhamn väntade ambulans och Carlsson fördes till Mölndals lasarett där skottskadan opererades. Han låg inlagd på lasarettet i 3 månader och var ännu ett år senare delvis invalidiserad med envisa smärtor i benet.

SKNEIII vol 266

Sjörapport till SKN om beskjutningen av Noomi
Daterad Hönö den 3.6 1943 ,insänd av Sigfrid Carlsson.

Den 3 juni 1942 voro vi med vår båt Noomi på snurrevadsfiske på en plats som efter vår beräkning var belägen c:a 7' Ö. det minfält som ligger norr om Hanstholmen. Vi hade fiskat en hel vecka och höll på med vårt sista drag då en tysk flygare visade sig och började beskjuta oss. Undertecknad blev träffad av kulsplitter där jag stod i styrhytten och är först nu efter ett år åter i arbete någorlunda återställd.Ombord blev styrhytt.däckoch bordläggning genomskjutna på en mängd ställen, i flera fall med explosiva kulor, så att flera spruns måste sättas in. Segel och faller samt den elektriska ledningen blevo på ett flertal ställen genomskjutna och söndertrasade. Dessutom förstördes snurretågen ombord delvis och vi måste överge vårt ankarställ för att undkomma flygaren. Ankarstället bestod av ankare, 225 famnar wire samt en tunna med tillbehör.Att få skadorna någorlunda reparerade kostade oss 946 kronor.Då denna kostnad är ganska avsevärd för oss anhålla vi att SKN måtte bidraga.

Hönö 19.6 43

Högaktningsfullt

Sigfrid Carlsson

Skeppare

Forts

GG 154NOOMI 3.6.42

Forts på Sjörapporten

Att ovanstående rapport överensstämmer med verkligheten betyga:

E.Markusson Ragnar Vanloo Gottfrid Brocklin
Besättningsman Besättningsman Besättningsman

P.S. Rapport om ovanstående skada insändes redan i juli 1942 till SKN, men då vi sedan dess ej hört något,taga vi oss friheten att insända denna nya rapport. D.S.

SKN svarat 28.6.43

Någon dylik rapport ha vi i varje fall icke kunnat finna härstädes. Vi påp a emellertid, att Noomi efter Edeer rapport sannolikt varit inne på det för fiske förbjudna området väster om en linje 10 sjömil öster om det ifrågavarande minfältet och att ni enligt rapporten skulle hava xxxxx b unnit eder c:a 7′ öster om minfältet. Med hänsyn till förhållandena i saken skulle vi emellertid kunna tänka oss att bidraga xxx till reparationskostnaderna med 50% av kostnaden eller sålunda kr 473:-

Högaktningsfullt
SKN

Svar till SKN från Noomis skeppare ,Hönö 15.7.43,bifogande räkningar:

"De verkliga kostnaderna äro, som närslutna räkningar visa, betydligt större än 945:- Vår positionsbestämning var ,som ni ju också påpekar i Edert brev,sannolikt inom förbjudet område.Då det ju är ganska svårt att exakt veta hur långt man har kört med hänsyn till strömmar o.dyl,är ju en så liten differens som 3 minuter fullt förklarlig. Då vi på hem- ägen kontrollerade vår position uppgåvo vi den sådan som vi ansåg den sannolikt vara ,under förhoppning att ni skulle taga hänsyn till det ungefärliga i uppgiften. Vi anhålla därför att ni godhetsfullt ville taga ken under förnyad prövning med hänsyn till de ovan anförda synpunkterna

Högaktningsfullt
Sigfrid Larsson

Förluster enligt räkningar

Ankare och 4 rullar snurretåg 350:- (Snurretågetxxxxxxx begagnat)
Helmer Svensson Verkstad,Hönö, reparetat de el.ledningarna i styhuyyen 20:-
John Söderberg AB,Hönö, sattin 7 nya fönsterglas i styrhytten 17:50
Ludvig Eliassons Segelmakeri reparerat segelduk17:-
Berg & Johansons Varv ,Hön, den 12-13.8.42 sprunsat skottskador - 16 timmars arbetstid ,inkl material 61:73
Stranne & Oresen AB, Fiskhamnen,Gtbg, levererat 412 meter 2″ -wire samt en mängd annan materiel som kätting,manilla,shackel, causer, mm 785:60
Jul.Albrechtsson AB,Gtbg, levererat Manilla och mässingtråd 71;25
Totalkostnad 1323:08

GG 154 NOOMI 3.6.42

Assurans

Den 3.8.43 fick Larsson en check från SKN på 661:54.

"Dom hade inget val" (1985)

Gottfrid Brocklin,Hönö,berättar 1984

(de 2 delägarna i Noomi,Sigfrid Larsson och Birger Hansson, var döda 1984)
" Vi låg som vanligt vid spärren och fiskade med snurrevad.Den här dagen såg vi flygplan,men det varju ingetovanligt. Ett plan kom norrifrån, det gjorde en lov runt oss och försvann.Men kort därpåkom det tillbaka med kurs rakt på oss. Och plötsligt började det brassa på för fullt. Vi höll justpå att sträcka ut ankarwiren för att sätta ut redskapen.Det blev ju tåll att släppa loss från ankaret. Skeppare Sigfrid Larsson i styrhytten styrde östlig kurs och vi andra tre spragner i motorrummet. Trots motordånet hörde vi hur vi blev beskjutna.En del kulor slog igenom däcket. En spårljusprojektil slog i motorns balanshjul, och en annan snuddade min keps och slog in i ett skåp där trassel fattade eld. Efter som vi tyckte en evighet förstod vi att dom gett sig av. På däck möttes vi av en hemsk syn. Enorma mängder projektiler hade vräkts över båten.Styrhytten var sönderskjuten, och värst av allt: Sigfrid hade träffats av en kula som slitit sönder vadmuskel på ena benet .Hanhade förresten flera kulhål i sin oljetröja så det var ofattbart attbara en kula hade träffat honom på riktigt. Han hade först ingenting märkt. Spänningen var för stor. Det var först när han skulle gå ut ur hytten som han märkte att ena benet inte bar honom, och då han tog av stöveln var den fylld av blod. Genom ett första förband lyckades vi stilla blodflödet någorlunda medan vi körde med högsta fart hemåt. Det är egendomligt att ingen mer skadades vid en sådan beskjutning.Bara i seglet räknade vi 98 kulhål. Skrovet hade fått 3 stora hål,men som väl var över vattenlinjen. Tjärfaten på däck var som såll och tjäroljan rann över däcket. Snurrevadstågen var avskjutna. I lastrummet var många lådor splittrade. En kula hade kapat av huvudena på fisken i en låda med bleka. Det såg väldigt egendomligt ut. Sigfrid låg i tre månader på lasarettet. Det tog lång tid innan han blev bra från skadan. Det var mycket som skulle repareras så det dröjde ett tag innan vi kom ut igen."

SKNEIII 266 SKN begärt ersättning för de 661:54 Noomi kostat Staten.

Den 21.11.51 begärde SKN hos Likvidationsnämnden ersättning för sitt utlägg på 661:54 för Noomi - ersättning ur de låsta tyska tillgångarna i Sverige. Likvidationsnämnden lät 15.12.54 tillerkänna SKN 15% av de begärda 661:54, alltså kr 99:23. " I avbidan på den slutliga utdelningsdividendens fastställande."

===============

GG 154 NOOMI 3.6.42

I samband med föregående proveny, infordrade Likvidationsnämnden, Hovslagaregatan 2, 1 trappa, Sthlm, vissa uppgifter från Noomis skeppare:

Brev till Likvidationsnämnde från Sigfrid Larsson,Hönö,3.1154

Som svar på Edra frågor ber jag få meddela följande:

1) Kl 19.30 den 3.6.42 rådde solsken och klar sikt samt ett lugnt och stilla väder.

2) Midskepps stod "Noomi -Sverige" samt för- och akteröver på sidorna svenska flaggan som brukligt.

3) Flygplanet kom från Aalborgs flygplats i sydost och med NW-lig kurs samt gick rätt över oss på ringa höjd,samt gjorde en rundsväng omkring oss i ett par omgångar varvid planet besköt oss. Då vi fick se planet gick manskapet omedelbart under däck medan befh ,som stod i styrhytten,gömde sig under densamma. Planet avlossade 2 salvor mot oss,dels med kulsprutor och dels med spränggranater.Kan nämna att det i seglet fanns 98 hål efter kulor från kulsprutor samt å däcket och bordläggningen flera hål efter språnggranater.

4) I vår närhet låg vid beskjutningen endast en svensk fiskebåt.Tidigare under dagarna hade ett flertal svenska fiskebåtar befunnit sig på platsen men gått hem.

5) Anledningen till beskjutningen av oss är svår att förklara,då vi enligt våra beräkningar lågo med Hanstholmen i syd eller StW,men måste det antagligen bero på att de ville göra oss fiskare till mål för sin förstörelselusta under utövandet av vårt fredliga förvärvsarbete.

Högaktningsfullt
Hönö 3 november 1954
Sigfrid Larsson

Historik Eget

Motorfiskebåt,galeasriggad, på 44 brton byggd 1930 vid J.W.Bergs varv på Hälsö av ek och furu. 75 hkr motor. L 16,3 B. 6 Ägd och förd av skeppare Sigfrid Alexius Larsson på Hönö. I mars 1954 såldes Noomi för 28500 kr till ett partrederi i Gravarne med fiskare John Reinhold Hansson som huvudredare.

Tyska beskjutningar av fiskebåtar

Se Svea 15.5, Normandie 23.5, Ingun 6.6, Beatrice 12.6,Svea 5.7.42

FRIGG 5.6.42

UNDSATT OCH BOGSERAT MINSPRÄNGDA KATHARINA DOROTHEA FRITZEN VID BORKUM?

Journalutdrag

Tors 4.6.42 kl 15.30 slutlossat trälast från Oscarshamn i Emden,omedelbart tagit införtöjningarna och avgått under ledning av docklots,assieterad av bogserbåt och båtsmän. Kl 16.15 förtöjt i slussen.16.25 slussat ut och avgått under flodlots ledning.Kl 19 erhållit eskortofficer och signalmatros innanför Borkum. Kl 20.15 lämnat lotsen och fottsatt i konvoj om två kolonner under eskortofficerens anvisningar.

Fre 5.6 kl 02 skakades fartyget av en våldsam explosion och hela besättningen utpurrades och kallades på däck med påsatta livbälten. Rännstenarna pejlades. Omedelbart därefter upptäcktes att ss Katharina Dorothea Fritzen av Stettin som gick närmast akter om Frigg sprängts av en magnetmina och var i sjunkande tillstånd. Kursen ändrades omedelbart och Frigg manövrerades ned mot det förolyckade fartyget.En wire erhölls från det sjunkande fartyget vilket av Frigg släpades ut ur farleden med nersjunket akterskepp och svår slagsida. Sedan bogseringen, som tog en timme, avslutats kvarlåg Frigg vid olycksplatsen till kl 05.45 då det tyska fartyge sjunkit och resan fortsattes. Den tyska besättningen tagits upp av förpostbåtar,lotsbåtar och andra fartyg. Vid upprepade pejlingar av rännstenarna konstaterades en mindre läcka i förskeppet. Huruvida några skräckningar i tanktaken eller i bordläggningen uppstått vid explosionen har ej kunnat avgöras. Oskarshamn 8.6.42

B.Cronberg I.Ch.Andersson Henning Österman
1e styrman 2e styrman Befh

Besiktningsprotokoll

Besiktigad av ingeniör Sten Haeger i docka vid Oskarshamns varv 10.6.42

Förnummet: Div skador på marginalplåt,fotvinklar,brickor, 3 fack sement, 1 pejlrör, en dubbling på tanktaket och en rundjärnsstötta som böjts.

Tankarna: 11 vinklar i tankarna spruckit och måste förnyas.

Kostnad 1260:-

SKN ersatt till fullo med 1260:-

Eget Tyska fartyget blev totalförlust

Katharina Dorothea Fritzen bröts midskepps och blev totalförlust. Hon mätte 7843 brton, byggd 1916 vid Wm.Doxford i Sunderland,L 140 B 17,7 2600 ihkr. 9½ knop. (Ex Dagjild) tillhörig Johannes Fritzen AG i Stettin. Hon hade 3 för- och 2 akterluckor,2 master, 4 par pålmaster,bunkerluckor mellan brygg-och båtdäckshusen.

Historik

Frigg historik se 28.4.44 då Frigg blev vrak efter vrakkollision.

Krigshaverier: 21.10.41 Flygattack i Hildas konvoj, 13.6.43 flyg

GG 27 INGUN 6.6.42

HEMLIGSTÄMPLAD TYSK FLYGATTACK MOT FISKEBÅT SOM BRUTIT SKAGERACKSPÄRREN.

Heml. D.Nr 1288 STJ
1942

Rapport från Kriminalpolisen,Göteborg, översänd till baron K.G.Lagerfeldt, Kungl. UD, 26.6.42

Åberopande rapport 17.6.42 ang. GG 55 Beatrice av Knippla, vilken den 12.6 1942 beskjutits av tyska flygplan u. fiske i Kattegatt, får jag ytterligare rapportera, att det vid undersökning konstaterats att ett flertal fiskefarty hemmahörande å öarna i Göteborgs skärgård ,under senaste månaderna utsatts för flygangrepp. Samtliha fiskefartyg hava emellertid vid tiden för angrepper befunnit sig väster om de tyska minfälten mellan Skagen och Norges sydkust och alltså i farvatten dit fiskarna begivit sig" på egen risk."

Lördag 6.6.42 på morgonen besköts GG 27 Ingun av Öckerö av ett tyskt plan u. fiske väster om de tyska minfälten .
Befh på Ingun,Georg Bernhard Alexandersson,Öckerö, f.14.1.13,har vid förhör uppgivit följande:
Onsdag 3.6 på e.m startade Alexandersson en fisketur med Ingun från Öckerö med 6 ombordvarande. Ingun åtföljdes av GG 250 Västkusten och GG 292 Ruth båda från Öckerö. Torsdag 4.6 på e.m ankommo fartygen till en plats c:a 65 sjömil WtN Skagen och började omedelbart snurrevadsfisket.Fångsten hade dock blivit obetydlig varför man på Ingun började diskutera möjligheten att pröva fiskelyckan W.om minfälten. Alexandersson hade till en början motsatt sig detta förslag med tanke på riskerna och att fartyget var nybyggt för året. Då man efter ett par timmar observerat att Västkusten och Ruth lättat ankar och styrt västerut,hade Alexandersson fallit undan för besättningens påtryckningar och vid 16-tiden följt efter de andra 2 båtarna. Man höll rakt västlig kurs och gick med 7 knops fart till vid middagstid då man ankrade. Fartygets position kunde Alexandersson inte uppgiva enär loggbok inte fördes ombord,men man hade befunnit sig avsevärt väster om om de tyska minfälten och otvivelaktigt på "förbjudet område." Från gryningen fre 5.6 till mörkrets inbrott fick man goda fångster i snurrevaden på denna plats. Man beslutade sig för att stanna kvaroch fiska även 6.6. - Vid 03-tiden lör 6.6 då man höll på att kasta ut vaden till dagens första drag hade ett hydroplan av mindre modell passerat från SO på låg höjd,först över Ruth och Västkusten som låg några 100 meter W om Ingun, och därefter över Ingun vars besättning befann sig på däck. Omedelbart efter det planet passerat Ingun hade det vänt och ånyo satt kurs på Ingun. Utan varning öppnade det på 500 meters håll kulspruteeld mot besättningen varvid alla kastade sig nerpå däcket och tog betäckning runt styrhytten.Efterdet beskjutningen upphört och planet avlägsnat sig något ,hade besättningen skyndsamt begivit sig ner i motorrummet.

GG 27 INGUN 6.6.42

Alexandersson, som vid anfellet befunnit sig i styrhytten,hade,innan han begav sig ner i motorrummet, surrat fast rodretoch dragit på motorn för i det närmaste full fart. De utsatta redskapen hade släpat efter fartyget som haft rakt ostlig kurs. Av beskjutningen och motorbullret att döma hade Alexandersson förstått att planet minst 7 gånger överflugit fartyget och samtidigt öppnat eld mot detsamma. Två gånger hade våldsamma krevader hörts i fartygets närhet och A. förstått att bomber fällts mot fartyget. Under pauaser mellan anfallen hade han 2 gånger varit uppe i styrhytten och förvissat sig om att fartyget höll rätt kurs. Attackerna pågick i 30 minuters tid och först sedan de upphört hade besättningen återvänt upp på däck. Av fruktan för att planet skulle återkomma hade man kapat wirarna pch lämnat vadenå åt dess öde. Högsta fart sattes sedan österut. Besättningen kunde konstatera att ett stort antal ksp-kulor och automatkanonprojektiler hade träffat styrhytten,däcket, masterna, bommarna, livbåten och bordläggningen. Sprängstycken från AK-projektiler påträffats liksom kopparmantlade KSP-kulor med stålkärna. De av planet fällda bomberna hade däremot inte skadat fartyget. Med undantag för en man,som vid den första attacken fått ett lätt ytsår av en ksp-kula i ena handen,hade ingen av besättningen skadats. De förlorade redskapen värderade Alexandersson till minst 1500:- kronor och kostnaderna för reparation av fartygets skador till minst 300:- kronor. - Trots att klar sikt och full dagsljus rådde vid tillfället hade ingen av Inguns besättning observerat planets nationalitet,men bland besättningarna på Ruth och Västkusten hade däremot flera personer iakttagit planets tyska nationalitetsbeteckningar. Befh å Västkusten, John Arvid Alexandersson - en broder till Inguns befh. - har inför kriminalpolisen uppgivit att han från Västkusten - som befunnit sig några hundra meter från Ingun - hade följt angerppen mot Ingun.Han hade vid planets rörelser flera gånger iakttagit de tyska nationalitetsbeteckningarna.Vidare hade han sett att planet fällt 2 bomber mot Ingun, varav den ena exploderat i omedelbar närhet av fartyget och den andra på c:a 50 meters avstånd från detsamma.Ingun förde svenska flaggan ochhade fullt synliga svenska nationalitetbeteckningar samt namn och "Sverige' målade på skrovets sidor.

(Rapporten fortätterhär med angreppet mot Normandie 23.5.42 - se detta)

Göteborg 25.6.42
Arvid Jörnvik
Kriminalöverkonstapel

Berlinbeskickningen i brev 27.6.42 t. utrikesrådet Staffan Söderblom,UD.

Broder!

I anslutning till mitt handbrev av 25 ds rörande den tyska beskjutningen av ett svenskt fiskefartyg,ber jag härmed få meddela att flygattachén ,

GG 27 INGUN 6.6.42

överste Gärdin, igår orienterat vederbörande referent i Reichsluftfahrtsministerium om den gjorda démarchen hos ambassadör Ritter.Vederbörande hade ställt sig mycket förstående till deb svenska reaktionen och framhållit att vederbörande flygare här uppenbarligen handlat oskickligt och fördömligt. Han hade även helt ánslutit sig till Herr Ritters önskemål att i förkommande fall anmälan göres omedelbart.
Marinattachén skall endera dagen orientera vederbörande å OKM.

Din tillgivne
Arvid Richert

(Detta brev sannolikt närmast föranlett av angreppet mot Beatrice 12.6.42)

Eget. Många beskjutningar vid denna tid

15.5.92 /NEA

Tyskt flyg besköt 23.5.42 Normandie, 3.6 Noomi,6.6.Ingun, 12.6 Beatrice och 5.7 Elsa, alla under fiske på förbjudetvatten inom spärrområdet, dit fiskarna lockades av de goda fångsterna.

"Dom hade inget val" (1985)

Georg Alexandersson , Inguns skeppare, berättar

Ingun var nybyggd 1942 och ägdes av bröderna Karl och Georg Alexandersson som fiskade med Ingun, samt ytterligare 2 bröder,Torsten och Arvid Alexandersson, som 1942 fiskade med Västkusten.((Västkusten sänktes brutalt av tyska minsvepare 25.8.43 tillsammans med Hermon varvid alla ombv dödades))

"Vi hade fått Ingun ett par månader tidigare. Den här resan låg vi på snurrevadsfiske väster om minbältet tillsammans med Västkusten och Ruth från Öckerö. Vädret var mycketbesvärligt men dagen före hade varit bra för fisket. 160 lådor kolja på en dag,trots att vi tvingats fiska med den stora kabeln i ankarutrustningen,den som vi annars bara använde när det var storm. Då solen gick ner på kvällen talade allt för att det skulle bli bättre väder.Vi lade oss attsova ett par timmar men satte igång igen så fort det ljusnade kl 02.45. Vi började sätta ut första halet då vi såg ett plan som kom emot oss på mycket låg höjd. Då han var tvärs och öveross började han skjuta. Först med spårljus. Vi trodde först att han bara ville skrämma oss mendet visade sig snart vilka avsikter han hade. Han kretsade runt oss och bara brassade på. Pojkarna på däck måste springa ner i maskinrummet. Till att börja med måste jag stå kvar i styrhytten för att få in kursen och surra rodret bland annat. Innan de andra försvann under däck satte de fast snurrevadståget på pollaren så att båten slet av detta då den fortsatte för full maskin med kurs ut mot djupet. 2 av besättningen hade till en början legat kvar i sina kojer i förskansen men de vaknade och kom springande akteröver de med. De hade kunnat känna lukten av krutrök i skansen. Och att planetvarit mycket nära oss kan man förstå av att vi hittade

GG 27 INGUN 6.6.42

hylsor till 20 mm ammunition i styrhytten, alltså hylsor som ramlat ur vapnen. Jag försökte ta mig upp flera gånger för att se om planet försvunnit men varje gång var det att söka skydd igen. Kulorna visslade runt om oss. Jag såg att alla rutorna i styrhytten var sönderskjutna.Till slut blev det nästan outhärdligt. Jag beredde mig på att dö. Den halvtimman han höll på med oss var den längsta halvtimman i mitt liv. Spänningen var så fruktansvärd att mina magnerver blev alldeles förstörda. Som avslutning fällde han två bomber mot ossoch hela båten skakade till. Efter det försvann han ifrån oss. Genom ett under hade ingen av oss skadats.Karl Karlsson, som stött handen emot däcket,fick ett ytligt sår i handen av en kula som gick genom däcket. Flera kulor slog ner i maskinrummet där vi var. Då anfallet var över kom Västkusten till oss. Menvi ville inte försöka ta oss tillbaka för att leta efterankarutrustningen. Vi satte kurs hemåt tillsammans med Ruth och Västkusten,från vilka man sett vad som hände,men flygaren tog ingen notis om dem. Vi fick hela hans intresse. 100-tals projektiler måste ha skjutits mot oss. Utöver vanlig ammunition hade tydligen även använts explosiva kulor. Livbåten hade fått en sådan träff och hålet i dess bordläggning var så stort att man kunde köra knytnäven genom det. Seglet var totalt sönderskjutet trots attdet låg surrat på bommen. Det satt kulor överallt, i bommen,i däcket, i styrhytten. En kula hade gått igenom radioapparaten på skottet och återfanns inborrad i matbordet.Kompassen hade fått en fullträff etc. Då vi kom hem tog militären hand om hylsorna vi tagit vara på. Efter reparation gick vi ut igen men man såg alltid framgent med en viss oro på flygarna.

Data

Motorfiskebåt byggd 1942. Tillhörig bröderna Karl,Georg,Torsten och Arvid Alexandersson på Öckerö. De 2 sistnämnda dödades 25.8.43 då Västkusten sänktes av tyska minsvepare tillsammans med Hermon.

Karl Olof A. var huvudredare för Ingun, Georg var skeppare. Ingun mätte 59 brton, var byggd 1942 vid Bergs varv på Hälsö. L. 19,6 B. 5,9 158 hkr motor.

MASEN . 7.6.42

KÖK,MÄSS,HYTTER FÖRSTÖRDA AV ELD VID BOMBRAID MOT EMDEN - SPLITTERSKADOR.

Rapport

Söndag 7.6.42 c:a kl 02 ,förtöjt i dud'alb nr 5 i Neuhafen,Emden, i klart och stilla väder med last av 2150 ton järnmalm från Stockholm (Avgick 29.5) skadat av splitter och brandbomber under flygangrepp.En brandbomb i befäls mässen förstört all intedning i mässen,köket,kockenc och mässuppassarens hytter. Ingen av de 20 ombvskadats. Elektriska ledningar i aktra huset skadats. Djupg F. 17'-A. 17'8"

Journalutdrag

Sön.7.6 kl 01.15 började ett häftigt flygbombardemang av Emdens hamn. Fartyget låg hela tiden mitt i faroområdet och utsattes för splitterregn. Omkring kl 02 föll ett par sprängbomber i närheten av fartyget samt ett regn av brandbomber varav en föll i aktre brunnen men släcktes av vakten genom sandpåösning.En föll i en luckstapel vid lucka 3 och antände dessa men släcktes genom sandpåösning. En tredje brandbomb slog genom båtdäcket om BB och fastnade i durken i befälsmässen som på ett ögomblick övertändes liksom omkringliggande kök och hytter.Pumpen i maskin sattes omedelbart igång och elden nerkämpades med en brandslang.Elden hann emellertid fullständigt förstöra befälsmässen samt svårt skada köket,kockens hytt och mässuppassarens hytt,gången till maskinrummet och akterkant av maskinskottet. Såväl kockenBerg som mässuppassare Marklund fick sina kläder samt övriga tillhörigheter förstörda av eld och vatten. Alla inventarier förstördes i mäss och kök. De el.ledningarna i aktra huset blev ochså förstörda. Ingen av besättningen skadats. SÅAF:s ombud underrättats

Emden 7.6.42

Einar Åkerberg

Befh

SKNEIII 231 Till Finnboda för reparation

Masen började lasta kol i Emden kl 06 7.6,kom 11.6 till Flensburg där lasten lossades,avgick 13.6 i barlast till Stockholm för reparation, kom 17.6 kl 05.30 till Finnboda varv, reparationen ,som kostat 11420:- var klar 23.6 kl 07.30 då Masen avgick till Luleå för att lasta järnmalm till Bremen.

KK 106 CrewList

Befh Carl Einar Leonard Åkerberg, Birger Jarlsgatan 34,Sthlm,23.3.86 (/1/ 6) (SEMAN - 39)
1e styrman Karl Reinhold Johansson, Sthlm, 16.7.79
2e styrman Carl A.H.Johansson, Göteborg, 11.3.92
Chief Alfred Robert Andersson, Stockholm, 7.1.90
Maskinist A.S.Hansson, Oskarshamn, 3.12 84
Stuert D.E.Johansson, Göteborg, 4.11.95

forts

MASEN 7.6.42

Crew List forts

Kock Tage Bertil Berg, Göteborg, 3.4.12
Mässuppassare Sigurd Emanuel Marklund, Umeå, 29.12 12
Matros H.S.Gustafsson, Norrköping, 4.11 88
MatrosEmerik Hugo Oskar Karlsson, Malmö, 8.11.99
Matros Å.E.Jansson, Sthlm, 27.3.14
Lättmatros A.P.Lidén, Sthlm, 16.4.15
Lättmatros K.B.Kronholm, Kristianstad, 27.9.20
Lättmatros A.H.Jansson, Göteborg, 21.11.14
Donkeyman A.H.Wallin,Lysekil, 17.7.11
Eldare G.W.Nilsson, Karlshamn, 29.10.97
Eldare August Jallas, 16.11.12 (Est)
Eldare H.K.Ekberg, Stockholm, 19.8.10
Lämpare K.I.V.Nilsson, Karlskrona,1.10.19
Maskinelev Lars Bergström, 10.4.20 (Est)
Obs. Orterna ståræ för sjömanshus, ej hemort.

Sjöförklaring i Stockholm 22.6.42 kl 11.30

Bisittare; Sjökapten Anders Edgren & Ernst Perno:inga frågor.
Endast vittnena infunnit sig.
Befh & 1e styrman vitsordat rapporten.
Chiefen Andersson: Befann sig i mässen då brandbomben slog genom taket och borrade sig ner i durken. Omedelbart med händerna fattat tag i bomben men endast lyckats lösgöra ungefär hälften av den eftersom nedre delen satt fast i durken, Rusat ut och kastat denna del överbord. Sedan skyndat mer i maskin och startat pumpen medan 1e styrman sett till att brandslangen drogs ut och kopplades.
Lättmatros Kronholm: Vitsordat rapporten. Befunnit sig i salongen som erbjöde bästa skydd mot bombsplitter.

---

xKK memorial 24.7.42

Orsak: Luftbombardemang. Ex officio. Bo Bergström

Telegram befh till rederiet,Emden 7.6. SKNEIII 131

Avsänt kl 12.40: " Masen erlitt beschaedigungen infolge kriegsursache Kann reise bach beladung antreten muss in Schweden reparieren Hiessige assekuranz benachrichtigt punkt an bord alles wohl =Åkerberg Trimming+

SCHADENAUFSTELLUNG

Die unterzeichneten Sachverständigen haben im auftrage der beteiligten auf obigem Dampfer einen schaden besichtigt,den dieser am 7 juni 1942

MASEN . 7.6.42

morgens um 2 Uhr,an der westseite im Neuen Hafen liegend,durch Brandbombeneinwirkung erhalten hat. Die unterzeichenten fanden folgende Schaden vor: STB in Höhe der Luke 3 im Deck eine einbeulung,sowie 5 luken beschädigt. BB in der höhe der Luke 4 eine einbeulung im Deck,sowie im Deckbalken ein Niet gelockert.

BB Offiziersmesse,Kochkabine,Kabine für Messjungen und Küche ausgebrannt mit sämtlichen Inventar einschliesslich Bodenbelag (Linoleum) und Teppische Maschinenaufbau, Farbe abgebrannt.

El. Leitungen in den vorgenannten Räumen innen und aussen zerstört.

Bootsdeck durchschlagen und durch Brandeinwirkung beschädigt.

Emden 8.6.42

2 oläsliga namn.

Uppgifter på förstörda inventarier (Under 5 års ålder)

Kockens hytt: Korkmatta,dörrmatta, golvmatta,en kommod,madrass med ryggstoppning (allt nytt 1940).

I maskingången: Korkmatta, dörrmatta, golvmatta. (Nytt 1940)

I Mässen: Kork,golv- och dörrmatta, 2 soffor, en klocka (Nya 1940-42)

Allt porslin,matbestick, linnesaker,med undantag av 4 kopparkärl som skadats ha nyanskaffats 1941-42. Stockholm 23.6 42

Befh

Förteckning över i mäss & kök förstörda inventarier

Mässen: 1 sockerskål, 1 förläggaresked, 7 sockerburkar, 7 smöraskar, 1 dussin djupa resp flata tallrikar, 6 st desserttallrikar, 6 djupa tallrikar, 1 assiett, 1 dricksglas, 1 vattenkaraff,bordställ, 1 soppterraine,2 st såsskålar, 1 dussin kaffe- & 1 dussin thekoppar, 1 kaffekanna, 1 thekanna, 3 tillbringare, 1 dussin gafflar, 1 dussin skedar, 1 dussin knivar, i dussin dessertskedar, 1 vaxduk, 1 handduk, 2 brickor, 3 stekfat, 3 karotter, 10 lakan, 10 örngott, 10 handdukar.

I kockens hytt: 4 lakan, 4 örngott, 6 handdukar, en klocka.

I köket: 1 36 l. soppkittel, 1 20 L.soppkittel, 4 kastruller, 1 10L kaffekittel, 1 kaffekokare, 1 vattenskopa, 6 soppslevar, 4 vispar, 3 st 8-liters backar, 3 st 2-liters backar, 1 spetssil, 1 rivjärn, köttsåg, 3 skärbrädor, 2 mathämtare, 2 kaffekannor, 5 hinkar, 1 balja, klocka, 12 handdukar, ett 3-liters dörslag, 3 halvliyersflaskor, 3 soppflaskor,potatisstöt,lampa. (Alla kokkärl o.dyl i aluminium) Skadade: 4 kopparkastruller, 1n 36-liters aluminiumkittel, en 16-liters dito,kaffekvarn,köttkvarn.

Emden 7.6.42

Einar Åkerberg

Befh

Forts.

MASEN 7.6.42

Förstört i maskin genom brandbomber 7 juni 1942

Tavlan för tankarna uppbränd liksom dörr och dörrposter till maskin om BB. Färgen i maskinkappen förbränd.
All el. utrustning i kabyss, mäss, kockens och mässpojkens hytter samt i BB gång. Utsidan BB, utsidan kabyssen, styrmaskinen, en kabel i maskin förstörd av vatten, belysningen om STB överses.

BESIKTNINGSINSTRUMENT

Ingeniör Sten Haeger besiktigat vid Finnboda varv, Sthlm 17.6.42

Följande bombskador reparerats.

Mässen: Ny panel, ny korkmatta, nya möbler, ny dörr med karm, & stjärnventil. 2 nya ventilglas, nytt däcksglas, ny ventilram, ny fotogenlampa. nytt ur, nya hatt-& klädkrokar, 2 nya kamflänsrör. nya ventilgardiner, målas.
Köket: Förnyas: skåp, bänk, diskbänk, kolboxlock, dörr med karm, 2 ventil glas, 2 skylightglas, gratingen rikas, Skottet BB masonitekládes.
Kockens hytt: Förnyas: Möbler, panel, dörr med karm, ventilglas, korkmatta, takinklädnad i masonite, takventil, spegel, karaffinställ etc
Mässuppassarens hytt: Samma som ovan.
BB gång: Ny panel, taket masonitklädes, ny dörr med karm till maskin, ny korkmatta, justeringg av en teakdörr, mm
Maskinkappen: Ny pejlingstavla, kappen målas.
Båtdäcket BB: Drives och beckas, ny däckslampa, 2 nya däcksplankor, 3 nya däcksplankor i mässen och en i BB hytt.
Akterdäck: En däcksplåt STB riktas på plats, 6 nya täckluckor t lucka 3.
Akterbrunnen: 2 däcksplåtar riktas på plat och svetsas.
Maskinskylightet: 4 nya ventilramar och 8 nya glas.
Värmeledning: Rep i mässuppassarens hytt.
El.Ledningar: Förnyas som nödvändigt midskepps.

Kostnad: 11.420:- kr

Masen låg vid varvet 17.6 kl 05.30 -23. 6 kl 07.

Effekter

Ingen ersättning för effekter eftersom fartyget ej totalförlist.
Kocken Tage Bertil Berg förlorat kläder o.a för 561:- (Klocka 50:-, glasögon 50:-Kostym 125:- trenchcoat 100:- hatt 18:- 4 vita rockar 42:- ~~2 par skor~~ 2 par skor 40:-, 4 skjortor 48:-, tofflor 7:- mm)
Mässuppassare Marklund förlorat kavaj, hatt, 2 skjortor, 2 slipsar, 2 par strumpor för 100:-
Red AB Sjöstjärnan (Gustaf Lindegren) på brevpapper från skeppsklarerarfirman Lindegren & Rae i Sthlm 17.6.42 till SKN insänt listorna: "Då enligt uppgift de nämnda mannarna äro i trängande behov av persedlarna förmoda vi att nöd-

MASEN 7.6.42

vändiga inköpslicenser genom Eder försorg komma att ordnas."
SKN svarat 18.6 att ersättning för förlorade effekter endast utbetalas i händelse av fartygets totalförlust. "Då det i ifrågavarande fall endast rör sig om skador till följd av bombardemang kan någon ersättning från SKN sålunda icke ifrågakomma."

Assurans:

SKN 16.10.42 till rederiet utbetalat 12.529:82 för skada och kostnader. Rederiets generalräkning 10.9.42 slutat på 16038:96.

UDHP8oc 3516

Endast ett brev på UD

Ett brev 7.6.42 från konsulatet i Hamburg om att Masen fått en mindre skada av en brandbomb men efter undersökning avgått från Flensburg med sin kol-last.

Eget

Raiden mot Emden

Nattraiden mot Emden utfördes av 195 bombplan som fällde 393 ton spräng- & brandbomber. 9 plan nedskjutna.
Vid en ny raid natten till 23.6 fällde 195 plan 392 ton bomber. 6 av planen sköts ner av luftvärn och jaktflyg.

Historik

Laståhgare på 1316 brton byggd 1907 vid W.Harkess & Son i Middlesbrough av stål. (Ex Monika, Fagern,Tord) L 73,6 B.11,6 Tillhörig red AB Sjöstjärnan (Gustaf Lidegren) i Stockholm. Inköpt av det våren -31 bildade bolaget nov -32 som Monika från red AB Tempus(konsul John E.Sandström)i Stockholm och insatt som Masen i trampfart på Nord-& östersjön, Medelhavet och Vita Havet med kol, trä, fosfat,malm mm. Tempus hade inköps ss Fagern aug 1921 från Transatlantic i Göteborg och sysselsatt Monika bl.a på jordnötstraden mellan hamnar i Väst-afrika och england/kontinenten. Urspurungligen byggdes ångaren som Tord 1907 för Rexbolaget i Sthlm, bildat 1903,och var Rex tredje fartyg.Lör 11.9.1915 avgick Tord från Hudiksvall med last av 764 stds plank & bräder för Le Havre. Den 19.9 kl 14.50 4' SW folkestone på kurs anvisad av ett patrullfartyg träffades Tord av en minexplosion föröver under lucka 1 & 2,krängde hårt stb och började snabbt sjunka. De 19 ombv gick i båtarna och togs upp av patrullbåten som gick in till Dover. Här stannade befh K.H.Ruthberg medan de övriga avreste till London. Den 20.9 strandade Tord, flytande på trälasten, i Ray Bay och kunde 21.9 bogseras in till Deal. Dykare fann att minan sprängt ett hål på 4 x9 meter i förrummet om BB. Efter lossning och tätning i docka kunde Tord med besättningen återko mmen ombord avgå till Blyth 3.10 för reparation och såldes under rep.tiden till Transatlantic och omdöptes till Fagern. 2400 dw Extended bridge-typ med back,poop,4 luckor och 2 master. 700 ihkr triplemaskin

MASEN 7.6 42

från N.E.Marine Eng. Co i Sunderland. ss Monika var den sista båt Harry Martinsson var ute med.Han avmönstrade i Bordeaux den 6 maj 1929,23 år gammal, efter att ha gått på sjön i 3 år. -Från april 40 gick Masen i trafik på tyska hamnar. 23.8.40 vid Brunsbüttel på resa Oxelösund-Bremen med järnmalm pårändes Masen av en förpostbåt på akterkant av brunnen STB där däcksstöttor kröktes och plåtskador uppstod. -Den 21.5.41 låste sig styrmaskinen vid BB-gir i Kielkanalen och Masen fastnade på kanalbanken varvid BB huvudångrör sprang läck. Flottogs av bogserbåtar. - Bombskadorna i Emden 7.6.42 var Masens enda stora krigshaveri 1944 klassades Masen vid Norrköpings varv och inredningen ombyggdes i enlighet med 19944 års förordning för bostäder i fartyg, d.v.s för alla ombord ljusa en-och 2-manshytter. - Befh sedan 1939 Einar Åkerberg,Sthlm, måste gå iland för sjukdom 1946 och avled i juli 1948, 62 år gammal. - Sön 13.1.46 på resa Raumo-Stockholm-London med last av massa och cellulosa rände Masen över ett icke utbojat vrak nära Kiels fyrskepp och måste svårt läck i för,eld- & maskinrum sättas på land vid Laboe vid Friedrichsort. Förrummet vattenfylldes men maskin kund ehållas läns med egna pumpar. Tysk bårgningsångare förde nästa morgon in Masen på mera skyddad plats för dykarundersökning och provisorisk tätning och därfrån till Howladtswerke i Kiel där hon låg för reparation till den 10.3. Sedan fortsatt till London med sin last. I viss mån var haveriet självförvållat eftersom det i seglingsinstruktionerna fanns en varning att inte befara området nattetid på grund av alla krigsvrak.Möjligen var det vraket av SS Sigrid av Landskrona,minsprängd 1.11.41,som Masen gickpå. Kielbukten var vid krigsslutet den största vrakkyrkogården i Europa. - I juni 1950 såldes Masen för 300.000 kr till red AB Beku (Knut Gustaf Bergquist) i Göteborg och fick namnet Malevik. På resa Stocka-Törefors för virkeslastning på Garstan grundstötte Malevik fre 16.11.51i Kalix skärgård med 3 lotsar ombord.Det var -21°C och rimfrost på lanterninen till Halsöklippans fyr gjorde att fyren visade vitt blinksken över alla sektorer.Poseidon flottog 17.11 på f.m Malevik som kom in till Karlsborg 18.11.Dykare funnit en mängd bucklor i botten,den största 7′ lång och 3″ bred. - 50 år gammal såldes ångaren 3.1.58 till Nikos Kathrepis i Pireus och övertogs i Hälsingborg dit hon kommit från Rouen på sin sista resa som svensk. Som fripassagerare hade medföljt en utblottad 37-årig finsk sjöman som gömt sig i en kolbox och i 5 dygn livnärt sig på knäckebröd. Han togs om hand av finska konsulatet 4.1. för hemtransport. - Omdöpt tll George Kathrepis låg gamla Masen ännu i juni 58 upplagd som offer för en fallande världskonjunktur. I nov 59 gick hon till nedskrotning i Belgien.

STUREBORG 9.6.42

FLYGTORPEDERAD UNDER RÖDA KORSFLAGG - EN ÖVERLEANDE AV 21.

Telegram konsulatet i Haifa till UD 13.7.42

According information received from sole survivor ss Stureborg destroyed by war action on trip Pireus-Haifa on ninth june stop members crew lost 16 swedes 2 portugese one egyptian one swiss latter representative international Red Cross = Swedish Consul

(Den 16.7. fick UD från Haifa namnen på de omkomna svenskarna)

UD-brev till Red AB Stureborg (Dir.John Leonard)13.7.42

Herr direktör,

I anslutning till telefonsamtal har jag äran härmed meddela att UD från beskickningen i London och Ankara ävensom härvarande Brittiska beskickning erfarit att det Eder tillhöriga ångfartyget Stureborg förolyckats den 9 nästlidne månad omkring 170 sjömil SW Paphos (ev. 160 sjömil från Haifa) efter bombning från flygplan.Av besättningen har endast en man - en portugisisk medborgare - kunnat räddas. UD avser att tillställa TT en kommuniké rörande händelsen för publicering p press och rundradio på morgonen torsdag 16.7. Jag tillåter mig därför föreslå att de omkomna svenska sjömännens anförvanter före sistnämnda datum underrättas om det inträffade genom Eder försorg ,samt därvid anmodas att icke lämna pressen eller obehörig person några upplysningar i ämnet. - För Eder personliga kännedom får jag tillägga att UD anmodat beskickningen i Berlin att versktälla erfordelig undersökning i ärendet. Slutligen beder jag Eder mottaga och till de omkomna sjömännens anförvanter framföra Departementets och mitt eget varma deltagande med anledning av denfstoratförlust som drabbat Eder och dem.

Med utmärkt högaktning

S.J.Setterwall

Redogörelse avgiven inför "Deputy Representative of the Ministry of War Transport", Haifa den 15.7.42

Statement of Antonio Amoral, f.24.10.03 i Mozuela Vizen,Portugal,sailor ex Stureborg.

I was on duty from midnight on 8th june til 6 a.m. 9.june.After coming off duty I washed,had breakfast,cleaned my cabin and went to bed.Between 9 and 10 a.m. I was awakaned by a terrific explosion onboard and the vessel lurching. I took hold of my lifebelt and rushed on deck and saw a plane overhead. The vessel had been hit amidships and sank in about one minute. I went down with the vessel and when I came to the surface again I saw one of the rafts floating.The lifeboats had been smashed by the explosion,but the ropes hold-

STUREBORG 9.6.42

ing this raft had broken.10 members of the crew including myself got onboard the raft. I saw the dead bodies of 2 other crew members floating in the water,but the other 9 persons onboard must have gone down with the vessel. I was unable to see the markings on the plane,but I was informed by my comrades that 2 italian planes had been circling around the vessel and that the ship had signalled the name of the vessel and as it was daylight this must have been seen well as the Red Cross markings on the deck. 2 torpedoes were dropped. One missed,the other striking the vessel amidships and the explosion must have broken the vessel inntwo. The names of the 10 persons on the raft were:

1) Captain John M.Persson
2) Chief engineer Torsten Bengtsson
3) 2d engineer Herbert Hedenborg
4) Steward Arne Persson
5) Cook Marcus Malmquist
6) 2d mate Gustaf de Wahl
7) Sailor Assar Petterson
8) Sailor Georg Waegle
9) Fireman Alfredo Martins
10) Sailor Antonia Amoral

We picked up a small keg of water and a few tins of biscuits,beans and bully beef which were floating on the water and must have come from the lifeboats.We also picked up a sail which we rigged on the raft. We had very little on the way of clothing. Some had singlets and shorts,some had shorts only.None of us had shoes or stockings or head coverings. It was terribly hot during the day and bitterly cold in the night. Everyone was fearfully burnt by the sun,but I was more fortunate than the others with a good suit of pyjamas which I wore allthe time and which protected my body from the sun to some sxtent. The food & water was divided o in small quantities by the captain two and three times a day ,but after a few days we found it difficult to eat anything as our tongues were badly swollen. About the 3d day the cook Malmquist died.Exposure to. the sun had brought out some nasty sores on his body. One by one they all died from weakness and exhaustion until only thecaptain and myself were left. The day before the raft was washed ashore at Gaza the captain died. T took his wristwatch and then consigned his body to the sea. (I have since given the watch to the swedish consul in Haifa)It must have been om 27.6 the captain died as I was informed it was on 28th june the raft was washed ashore.I was then too weak to move. Some arabs took me to a ploice station nearby and afterwards I was sent by car to Gaza hospital where I remained for 11 days and afterwards came to Haifa where I have been resting and recuperating.

Sntonio Amoral

Taken down before me at Haifa 15.7.42

W.Mc Callum.

Deputy representative of War Transport
for Palestine & Syria

STUREBORG 9.6.42

Telegram en clair konsuln i Haifa till UD,dagtecknat 17.7.42
Sole survivor Stureborg portugese sailor Antonio Amoral born 1903 Meuzela Vizeu Portugal also permanent adress stop arranged hearing accordance article 47 with assistance experts master ek chief officer backman of Hallaren and enbom swedish red cross delegate stop Stureborg left Piraeus 5th june torpedoed 9th june mroning by italian plane 165 miles from Haifa ten of crew gathered on raft 9 of whom died subsequently one by one stop survivor came ashore on 28th june near Gaza.
(Kopia översänd till dir. Röhss,SKN, för strängt förtrolig kännedom från J.Setterwall,UD ,20.7.42)

(H) REPORT ON A MARITIME ACCIDENT

(För förtrolig kännedom från UD,Setterwall, till Dir.Rogberg,SKN, översänd kopia av protokollet över sjöförhör förrättat i Haifa av den svenske konsuln 13.7.42)

Report on the sinking of swedish ss Stureborg from Landskrona,master John M.Persson, sunk as torpedoresult of war-action between 9 to 10 a.m. on june 9th 1942 about 27 hours (165 miles) from Haifa on her course on a voyage from Piraeus,Greece (departed 5.6) to Haifa,Palestine under the International Red Cross of Geneva. Cargo:in ballast. Number of crew: 18 swedes, 3 portugese, 1 egyptian and 1 swiss delegate of the Red Cross. Number of persons lost: 20. Who was in command at the time: The captain.

xxx xxx

Detailed account of the occurence,given before me,the swedish consul at Haifa,Palestine, by Antonio Amoral ,sailor of the ss Stureborg, and only survivor,on mondaythe 13th of July 1942,in the presence of Frans Edward Ek ,master of the Swedish ms Hallaren,and Bror Gustaf Backman,chief off. of the mv Hallaren,who have been invited by me to attend as experts in nautical matters,and mr Gösta Enbom,delegate of the Swedish Red Cross.

--- ---- ---

I, Antonia Amoral, born at Meuzela,Vizeau,Portugal, on the 24th of october 1903,of portugese nationality , a silor on the ss Stureborg,hereby make oath and declare as follows:
That on the 10th of april 1942 I was engaged by the Ministry of War transport and the captain och the Stureborg at Alexandria,Egypt, to join that steamer as a member of the crew: I was signed on the ship on the 4th may 1942,by the swedish consul at Haifa,Palestine.The steamer had left Piraeus,Greece,on her voyage back to Haifa in ballast on the 5th of june under "Safe Conduct" .She was sailing under the Swedish flag. Her name and signs of the Red Cross were clearly visible on her sides and on deck;

(H)

STUREBORG 9.6.42

She sailed fully lit by night.I understood from conversation of the crew that our wireless operator was in wireless communication with Athens 3 times a day to report our position. We sailed without interruption or interference for 4 days. On the fifth day I understood from conversation with other crew members that we were 27 hours (165 miles) from Haifa,on our course. It was on the morning of the day,the 9.6.42, I had finished my shift at 6 a.m. (we worked in 2 shifts) and had gone to bed. I was asleep when suddenly,about 9 to 10 a.m., I was awakened by a terrific explosion. I was thrown from my bed and just mananged to grasp my life-belt and done it before I found myself in the water. I sank and on coming to the surface again I found that our ship had disappeared and only wreckage was floating around.Our lifeboats had also gone,only one of the 2 rafts,which had been lashed to the railing of the ship, had been saved and a sail from the missing lifeboats. The raft was close by me,I caught hold of it and hauled myself aboard. I saw one aeroplane quite low and near to us, making off. On the raft together with me were the captain, the chief engineer, 3d engineer, the 2d officer.the cook, steward, one fireman and 2 other sailors,in all 10 men (8 Swedes, 2 portugese) I saw 2 dead bodies floating in the water. They were the 3d officer and one of the greasers. No other members of the crew were in sight. I understood from the others that they had seen 2 italian Capronisareoplanes circling our ship and had signalled to them the name of the vessel and the fact that she was Red Cross. Despite this, the Capronis had dropped 2 torpedoes,one falling into the sea and the other striking our ship and smashing her in halves. We mananged to salve from the wreckage a barrel of water,about 4 gallons, a few tins of biscuits,beans and bullybeef, matches,which we were not able to use as they were wet,and a box of flag signals.We had no rockets. All who had managed to reach the raft were uninjured. I suffered from cuts and bruises and was sick from having swallowed so much sea water. We were all lightly clothed. The captain allowed us a little water 3 times a day and enough food for sustenance. So, with careful division, our supplies lasted us for the whole of our journey. Later we could not eat the biscuits as our mouths were badly swollen. We rigged up the sail ,which we had found from the lifeboat, and sailed with the wind and the tide,hoping to reach land soon. A day or two later we saw some land in thedistance which was propably Cyprus, we thought. The scorching sun poured down on us by day and and as we had no shelter we became badly burned.Some of the men swam in the sea to cool off,but the salt water only aggravated their sores. At night it was very cold and we huddled together to keep warm. Suffering the

STUREBORG 9.6.42

the sun and winds by day and the cold by night we sailed and as time passed our numbers gradually became smaller. The first to die was the cook who had suffered terribly from sores as the result of the exposure, then one of the sailors and one by one the men's resistance weakened and they died off. After a time only the captain and myself were left alive. He threw the others overboard as they died. We huddled together that night to keep ourselves warm, and with dawn I found that he too had died. I later learnt that that was on the 27th june, the day I finally sighted land again I was then the sole survivor and alone on the raft. I removed the captains watch from his wrist, I am handing it to you, the swedish consul at Haifa. I did not seach his pockets. I left the body of the captain on the raft for a short time, hoping to see land, but as I had not as yet sighted it, I finally had to throw it overboard some hours later. At last, late that afternoon, I sighted a long range of land, on the 27.6, as I learned later, and the following day I was washed ashore with the raft at a point near Gaza, Palestine. Here I lay exhusted from the exposure, heat, lack of food and water. I was found on the shore by 2 arabs, who carried me to a police station and from there I was taken by transport car to Gaza hospital. That was om june 28th. I had been afloat on the raft for 19 days. I remained in hospital for 11 days, until July 9th, and then came to Haifa.
In witness herof I have here unto set my hand this 13th day of july 1942
At Haifa, Palestine. Antonio Amoral
Declaration made & signed in the presence of:
Frans Edward Ek, master of mv Hallaren.
Bror Gustaf Backman, chief of mv Hallaren.
Gösta Enbom, of the Swedish Red Cross (Hallaren)
at the Swedish Consulate, Haifa, Palestine.

(K) Crew List Rederiet, KK, SKN & eget.

† Befh John Mauritz Persson, Skälderviken, 4.9.00 (Befh på Gun 1935-39, därefter på Stureborg) Hustru: AnnnaPersson, Skälderviken.
† Ie styrman Axel Mårtensson, Hörviken, 11, 9.09, gift, (Nov 39)
† 2e styrman Gustav de Wahl, box 289, Wäija, Härnösand, 31.5.15, gift
† Chief Torsten Antonius Bengtsson, Svanebäcksgatan 18, Gtbg, 20.6.85, gift Ombord sedan juli 39
† 2e maskinist Carl Olsson, box 263, Viken, 22.4.83, gift
† 3e maskinist Herbert Hedenborg, Fältarpsvägen 18, Hälsingborg 7.11.18 (mönstrat i Antwerpen)
† Stuert Fritz Arne Persson, Balkenhansgatan 32, Sölvesborg, 23.10.21 mönstrat på hösten 39 som kock i Sölvesborg
† Kock Marcus Elias Malmquist, 18.4.15, okänd hemort, mönstrat på Alexandria.
† Telegrafist Ahmed Abbas Fareei, f-13 i Alexandria -"-

Forts.

SKNEIII 236
KK vol 29
UD

STUREBORG 9.6.42

Crew list forts

✝ Matrós Stig Börje Johansson, Norregatan 27,Malmö 13.3.22
✝ Mtros Theodor Alfonso Hammar, Svartebäcksgatan 2,Uppsala, 25.5.07
✝ Matros Åke Gustav Mattson, Häverö, 28.6.13 (Utbildad på Abraham Rydberg) tilsjöss 1930.Påmönstrat utrikes
✝ Lättmatros Georg Vaegle,Karlbergsgatan 24,Gtbg, 11.3.14
* Lättmatros Antonio Amoral, 24.10.03 Meuzela,Vizeau,Portugal (Haifa 4.5.42)
✝ Lättmatros Assar Magnus O.Petterson, Mjölseröd, Sollebrunn,6.12 13
✝ Lämpare Axel Herbert Petterson ,Hässleröd,Grovhed,Uddevalla,19.2.98 F.d. trädgårdsarbetare,gick ut 39 på Stureborg
✝ Lämpare Hilding Johnsson, Gulliksberg, 20.1.12
✝ Eldare Knut Erik Severin Isaksson, Fridkulla,Gtbg, 19.9.01
✝ Eldare Alfredo Martines, F-10 Portugal } Påmönstrat i Haifa
✝ Eldare Francisco Teodore, f-93 Portugal }
✝ Int. Röda Korsets delegat R.Heider, Schweiz.

(I en lista ,Haifa 4.4.42, finns även en donkeyman Carl Olsson,f. 24.2.83,påmönstrad i Sweden)

Födelsedatum från UDHP80c 3516

KK memorial 28.10.42 Ej för publicering KK(H) vol 29

Sammanfattningsvis noterat att Stureborg hade fri lejd av de krigförande makterna med Röda korsmärken klar synliga å däck och sidor och med bamnet och de svenska färgerna målat på sidorna då hon kl 09.30 9.6.42 torpdereades av ett Italineskt Caproniplan, bröts itu och gick till botten på mindre än 60 sekunder.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII 236

P.M. till UD

Upprättat ,Haifa 14.7.42, av Rödakorsdelegaten Kapten Gösta Enbom

(Av J.Setterwall sänt till SKN för förtrolig känndom 6.10.42)

Svenska ångfartyget Stureborg, kapten Persson, redare red AB Stureborg i Landskrona, 2400 ton dw, och chartrat av Internationella Röda Korset för en resa mellan Haifa-Piraeus-Haifa för transport av 1814 ton mjöl till Greklandshjälpen, svgick 22 .5.42 kl 06 från Haifa med 20 mans besättning och en Schweizisk Rörakorsdelegat. Fartyget var bemålat på sidor och däck med "C.International" , stora röda kors och namnet Stureborg-Sverige.Stureborg anlände 29.5 till Piraeus. Antagligenhade fartyget ankrat utanför hamnen redan på kvällen 28.5. Om Stureborg följt samma kurser som Hallaren föreskrivits,utgjorde distansen

STUREBORG 9.6.42

distansen Haifa-Piraeus c:a 738 mil över ön Castel Rosso. Efter lossning av lasten lämnade Stureborg Piraeus hamn den 4.6 och ankrade utanför hamnen över natten. Fredag 5.6 kl 08 lättade Stureborg ankar och avgick enligt order mot Haifa. -Vid vår, Hallarens, ankomst till Haifa den 20.6 hade Stureborg ännu ej avhörts.Den 2.7 meddelade mig mr McCallum.representative of Ministry of War Transport for Palestine & Syria, konfidentiellt att meddelande ingått att Stureborg blivit sänkt c:a 160 miles utanför Haifa och att en man av besättningen, en portugis, blivit räddad på en flotte som drivit iland i trakten av Gaza.Mannen var i mycket medtaget tillstånd, och befann sig på sjukhuset i Gaza. Samma dag, 2.7,telegraferade jag som följer till Svenska Röda Korset:
"Swedish ss Stureborg chartered by International Red Cross for one trip Haifa-Piraeus left Piraeus probably 5th june long time overdue please ensure safe conduct Hallaren= Goesta Enbom"
Något annat meddelande kunde jag på grund av censuren då ej få igenom. De närmaste dagarna voro inga vidare meddelanden att erhålla. Vid mina förfrågningar hos Naval Officer fick jag endast till svar att Stureborg var "overdue." Sön 12.7 meddelade mig mr McCallum att den från Stureborg räddade mannen anlänt till Haifa och befann sig på Hotell Park i Haifa. Jag informerade Sv.konsuln om saken , men då konsuln ej hade tid,besökte jag Amaral på hotellet. Han var då ännu medtagen menkunde på rätt bra engelska meddela följande: " Tis 9.6. hade jag vakt till kl06. Därefter åt jag frukost och sedan jag ordnat i hytten gick jag till kojs. Min koj var den undre. Skansen låg föröver. Vid 09-tiden eller däromkring vaknade jag av en explosion som kastade mig ut på durken. Jag slet till mig livbältet som lågunder huvudkudden och störtade ut på däck. Där slog vattnet över mig. Livbältet hade jag fått på mig.Jag drogs ner under ytan,antagligen djupt ,eftersom det blev mörkt omkring mig och jag slukade mycket vatten. När jag tillislut kom upp till ytan flöt den ena av de 2 flottarna endast några meter ifrån mig. Jag lyckades ta migupp på den. Där var före mig 9 man , inkl. kaptenen på flotten. Alla var oskadade utom jag som fått en del mindre skador bl.a.på ena benet och i underläppen. Fartyget syntes ej mera till, det måste ha sjunkit ögonblickligen. Jag såg ett flygplan långt borta som avlägsnade sig från oss.Fartygets andra flotte kom aldrig upp. Båda hade varit surrade till fartyget. Livbåtarna hade sprängt sönder. På flotten fanns ingen utrustning, men vi fiskade upp bland vrakgodset ett fat med vatten,c:a 5 gallons, några burkar corned beef och biscuits samt ett segel med vilketde försökte segla. På flotten fick Amaral veta att 2 italienska plan först kretsat kring fartyget och under denna ti hade befh som hade vakten låtit sätta upp namnsignalerna.Först hade det

STUREBORG 9.6.42

ena planet fällt en flygtorped som emellertid inte träffade. Därefter hade det andra planet träffat Stureborg midskepps med en torped som antagligen brutit fartyget i 2 delar. 2 lik hade flutit upp medan flotten ännu låg kvar,det ena efter 2e styrmannen, det andra efter smörjaren.Det senare var skållat. - Besättningen hade vid vaktombytet på morgonen 9.6 räknat med att vara i Haifa vid middagstid den 10.6 .Fartyget skulle således, enligt Amaral mening, då varit ca 160 miles från Haifa. Den första eller andra dagen efter katastrofen hade de sett land och kaptenen hade antagit att det var Cypern,men då vinden låg emot drev de bort och nästa dag syntes inte land mer.Vatten och proviant måste ransoneras till det yttersta och de led starkt av solhettan och saltvattnet som stänkte över flotten. De voro alla på grund av årstiden mycket lätt klädda ,en del hade endast shorts på sig. Solen och vattnet förstörde de få plagg som de hade och de led lika mycket av solbränna som av hunger och törst. Efter några dagar dukade sedan den ena efter den andra under,den första var kocken och den sista kaptenen som var död på morgonen dagen innan jag landade. Jag fick senare reda på att det måste ha varit natten mellan den 26-27.6 Den 27.6 på em siktade jag land och på morgonen den 28de var det land runt omkring.På em vid 3-tiden strandade flottem på sanden ochjag blev omhändertagen av 2 araber vilka förde mig till polisstationen och därefter per bil till ett hospital i Gaza. Den 27de på fm hade jag, sedan jag tagit kaptenens armbandsur, sänkt honom i havet. Under hela tiden de varit på flotten hade de endast en gång sett ett flygplan på mycket långt håll. Amaral hade varit på flotten i 19 dagar och några timmar." -Den 13.7 på em förhörde konsuln Amaral i naävaro avkapten Ek, Ie styrman Backman och mig och upptog protokoll vilket underskrevs den 17.7. - UD i Stockholm underrättades liksom Sv.legationen i Kairo. Båda telegrammen sändes av konsuln den 13.7 vid 13-tiden,sedan marinmyndigheterna tillfrågats angående censuren.

Haifa 14.7.42
Gösta Enbom

P.S. Bad konsuln den 16.7 telegrafera till UD och meddela besättningslistan, de svenska namnen på de omkomna. Den 16.7 utsände svenska radion kl 19.00 svensk tid meddelandet om Stureborgs förlisning och meddelade namnen på svenskaran. Den 17.7 meddelade radio London att Stureborg torpederats på resa för Röda Korset från Grekland till Haifa.

Italienska Marinmyndigheterna medger sänkningen.
Dålig sikt omöjliggjort identifiering - gått på sicksackkurs.

Brev från Sv. ministern i Rom,Joen Lagerberg, till UD,dat.Rom 12.11.42

(No 685, HP80c) I anslutning till tidigare insända meddelanden rörande

STUREBORG 9.6.42

sänkningen av Stureborg får jag vördsamt insända avskrift jämte översättning av en denna dag från Utrikesministeriet emottagen den 11.11.dagtecknad promemoria angående resultatet av den undersökning i saken som företagits av vederbörande italienska myndigheter:

Avskrift PROMEMORIA Ad.Beskickningen i Rom nr 685/42

Den 6 innevarande månad underrättades svenske ministern om resultatet av de efterforskningar som företagits av vederbörande Italienska marin myndigheter beträffande den sv. ångaren Stureborg som avgick från Piraeus till Haifa dem 6 juni detta år efter att för Röda Korsets Internationella Kommitte' räkning hava till Grekland transporterat en last spannmål för civilbefolkningen därstädes. Särskilt följande omständigheter bringades till den svenske ministerns kännedom:

Så snart Kungliga regeringen av Röda Korsets Int. Kommitté anmodats lämna alla de upplysningar som vore möjliga att erhålla rörande ångaren Stureborg, beträffande vars öde uppgifter saknades, gåvos instruktioner till vederbörande militära myndigheter att företaga en noggrann undersökning.

Av den företagna undersökningen har framgått ,att på morgonen den 9 juni detta år, italienska torpedflyplan i östra medelhavet SW om Cypern iakttog ett fartyg ,ifråga om vilket det icke var möjligt att identifiera vare sig flaggans färg eller kännetecken på grund av den dåliga sikten. Sedan det upptäckts, började fartyget att utföra sicksackmanövrer som om det ville undandraga sig ett eventuellt flyganfall, vilket hos flygplanens förare framkallade övertygelsen att det rörde sig om ett fientligt fartyg. sysselsatt med transport i militärt syfte, detta så mycket hellre som detsamma icke höllsig exakt till den kurs som Stureborg ,enligt de fastställde överenskommelserna, hade bort följa. På grund av denna övertygelse torpederades fartyget och sjönk på några ögonblick. Ehuru det icke var möjligt att fastställa fartygets identitet och ehuru de av detta företagna manövrarna hos flygplansförarna framkallade den övertygelsen att detsamma icke var Stureborg, får likväl med hänsyn till omständigheterna som meddelades av den ende överlevande från fartyget, anses att det av de italienska torpedflyplanen träffade fartyget var just Stureborg. -

Sv. ministern underrättades vidare om att den kungliga Italienska generalkonsuln i Geneve, på order av Kungliga Regeringen, meddelat förestående till Röda Korsets Int. Kommitté för den åtgärd som måtte befinnas påkallac

Man ansåg sig under dessa omständigheter böra till den Svenske ministern framföra Kungliga Regeringens livligaste beklaganden av denna sorgliga händelse, som föorsakat ett svenskt fartygs undergång, och de mest uppriktiga kondoleanser med anledning av förlusten av de svenska medlemmarna

STUREBORG 9.6.42

av besättningen, vilka vore sysselsatta i en verksamhet av högt humanitärt syfte.

Rom den 11 november 1942
xxxxxx

(Strängt förtrolig avskrift av ovansteånde sändes Sthlm 18.11.42 qv J.Setterwall,UD till direktör N.Rogberg,SKN)

Skadeståndskrav

Strängt förtroligt meddelade SKN 25.11.42 J.Setterwall,UD att SKN till rederiet utbetalat 440.000:- för totalförlust och 12487:50 för effekter varför SKN begär ersättning avitalienska vederbörande med 452487:50 . Vi hava förstått att det är departementets mening att på basis av den av italienska UD företagna utredningen nu begära full ersättning för de svenska intressenternas förluster och vi vore tacksamma att i inom tid erhålla meddelande omhhuru förhandlingarna i detta avseende fortskrida."

Brev 2.2.43 SKN till sekr.Hans Bagge,UD

....Stureborg torde vid tiden för förlisningen hava varit tidsbefraktat av engelsmännen under det Svensk-Engelska avtalet och gick sålunda på engelsk tidsbefraktning. Det torde hava varit engelsmännen och icke rederiet som ställt fartyget till Röda Korsets förfogande, men med säkerhet vet jag ej detta. SKN har i varje fall haft fartyget försäkrat under tidsbefraktningsavtalet för tidsperioden 6.6- 6.9.42."

Kravet framställt 12.3.43

Den 12.3.43 begärde Svenska regeringen via Rom-beskickningen ersättning för de skador som tillfogats svenska intressen genom sänkningen av Stureborg. Men inget kom ut av inledda kontakter i frågan eftersom Italien den 8.9.43 proklamerade sitt uträde ur kriget och vapenstillstånd med de allierade. Tyskarna slog omedelbart till , ryckte in i Norra Italien, ockuperade Rom, samlade in italiensk militär i fångläger osv.Därmed fanns ingen italiensk regering att förhandla med.

Brittisk Promemoria

bifogad en verbalnote från Schweiziska Legationen,Rom ,till den italienska regeringen, 5.5.43

1) The sole survivor of the swedish ship Stureborg reports that the ship was sunk at about 9 a.m. on the 9th of june 1952 as a result of an attack by 2 torpedo aircraft.The follwong are the revelant extracts from his signed statement: (Se sid 1-2)

2) Her last position as reported by wireless telegraph to Rhodes was 34 00′N.- 31 14′East, at 9 a.m. on the 9th june 1942.

3) His Majesty′s Government understand that the Italian government acknowledge that the Stureborg was sunk by one of their aircraft, and accept full responsibility.

STUREBORG 9.6.42

4) As the Italian government is aware, the Stureborg was at the time specially placed under the control of the Int. Red Cross Committé for the purpose of carrying a cargo of flour from Haifa to the Piraeus for the relief of the greek civilian population.This was a humanitarian mission which the italian government had a very strong moral obligation to assist, and the safety of this vessel was in fact the subject and specific assurance to the Int.Red Cross Committée on the part of the italian governmnet both as regards the outward and the return voyage. It was part of the arrengement that her positiion should be regularly reported by wireless and tbe the ship did inifact report her position immediately prior to the attack upon her.

5) The It. Government have therefore,albeit inadvertently, violated a most solemn undertaking,and thereby caused a serious loss of life. His Majesty's Government therefore enter the strongest protest and must insist that all possible precautions be taken in the future by the It. government to prevent a repetibion of such an incident.

6)His Majesty's Governmnet are furthermore not prepared to accept the loss of this vessel,which they hadediverted from their own service to help the releive of the plight of the greek civil poupaltion,without adequate reparation. The Stureborg was on time charter to his Majesty's Government and was specially made available by them for the compassionate mission in question. His Majesty's Government are entitled to replace the Stureborg,and, to this end, they are arranging for a swedish vessel, now in the Baltic, to come on time-charter to them. They teherfore, whilst reserving all calims for adequate reparation, in connection with the loss of the Stureborg,request the It.government to agree to grant a safe conduct for this vessel,the name of which will be communicated later, and to agree to arrange for a similar safe conduct to be granted by Italy's allies.

7) HIs Majesty's government call attention in this connection to the note of the 3d march last,which the It. government requested the swiss government to transmit to his Majesty's gaovernment,and to the latters reply thorugh the same cahnnel of the 10th march. In their note the It.Government requested that by way of compensation for the loss of the tanker "Lucania", His Majesty's Government should agree to the It. tanker "Lavoro",then at Algiers, proceeding,forthwith without molestation to an Italian metropolitan port.In their reply his Majestys government agreed in the circumstances to give a safe conduct to this vessel for this purpose. It will be noted that the request .which his Majestys Governmnet are now making ,to the It.

STUREBORG 9.6.42

government in consequence of the sinking of the Stureborg by It. aircraft, is the same as the request of the It. government, to which His Majesty's government agreed, in consequence of the torpedoing by a british submarine of the Lucania.
I följebrev till ovanstående, ROM 26.6.42, förklarade It. Regeringen att den svenska framställningen om skadestånd "utesluter alla ndra framställ ningar om skadestånd. När försäkring erhållits att ingen reklamation kommer att framställas från brittiskt håll för förlusten av Atureborg, kommer Kungliga It. regeringen att erlägga skadestånd på det sätt som må komma att fastställas."

Brev.Rom 11.6.43, till utrikesrådet Staffan Söderblom,UD, från sv. ministern i Rom, Joen Lagerberg.

Bäste Staffan,
Rörande ärendet Stureborg ber jag få meddela följande.
Sedan officiell skrivelse av mig överlämnats till il Duce's kabinettschef varvid bl.a underströks önskvärdheten av snabb handläggning, anförtroddes saken åt chefen för den avdelning som sköter Greklandshjälpen,greve Pietromarchi, vilken vid upprepade tillfällen försäkrat mig att ärendet vore "en bonne void de réglement." Vid mitt sista besök hos P. meddelade denne att det plötsligt tillkommit ett nytt moment som komplicerade frågans fortsatta behandling; från härvarande schweiziska B-avdelning hade ingått härjämte i avskrift fogade note jämte engelsk bilaga emanerande från Foreign Office,varav framgår att engelsmännen gjortten framstöt i Stureborgs-frågan gående ut på 1) en anhållan om It. lejd för det fartyg som av Engelska regeringen komme att insättas i Stureborgs ställe,samtidigt som samma regring 2) förbehållit sig rätten att framställa de krav som må ha uppstått i samband med Stureborgs förlisning.- Tyvärr har ärendets slutbehandling fördröjts även av en annan orska. Ovan nämnda kabinettschef upptäckte helt plötsligt att frågan rätteligen borde behandlas på Handelsavdelningen,varför Pietromarchi fått lämna från sig dossiern till commandante Grazzi, även han lyckligtvis en av de tjänstemän med vilka vi stå på särskilt god fot och som tillhör de mest effektiva av Palazzo Chigis personal. Grazzi, med vilken jag idag haft ett samtal, visade mig det P.M. han utarbetat,avsett att undetsällas ambassadören Giannini (under flera år chef för den It. delegationen vid våra handelsförhandlingar).Detta P.M. utmynnade i förordnandet av ett fullt och snabbt tillmötesgående av våra krav. Under förutsättning likväl att innebörden av engelsmännens framställning klarlades och säkerhet vunnes att samma

STUREBORG 9.6.42

krav inte presenterades från två håll. För påskyndande av frågans utveckling i gynnsam riktning vore jag alltså synnerligen tacksam om du ville sätta mig i tillfälle att lämna Palazzo Chigi tillfredställande upplsyn. rörande innebörden av engelsmämnens " reserving all calims for adequate reparation in connection with the loss of the Stureborg." Grazzi och jag kommo övernes om att det skulle gå bäst och fortast om engelsmännen tillfrågades direkt av oss, i stället för att våndra den längre vägen genom schweizarna. Joen Lagerberg

---

SKN Fortsatte förhandlingar efter kriget

P.M.

1 beträffande ss Stureborg - haveri nr 1293

Byråchefen Bagge ringde idag från UD och meddelade att ministern Lagerberg enligt isntruktion på grund av Nämndens begäran ånyo tagit upp denna sak med Italienska regeringen. Denna har nu meddelat att alla handlingar i samband med ärendet gått förlorade under striderna för Iatliens befrielse. Då ministern Lagerberg emellertid hade fullständiga akter vid beskickningen hade han tillställt It. regeringen duplicat därav. It. Reg. hade nu lovat att omedelbart taga ärendet under behandling igen och beskickningen skulle åetrkomma så snart ngt nytt besked förelåge. Sthlm 4.4.1946

Brev från SKN:s advokat E.Henriques 11.4.49 till excellensen Günther, Legation du Suède, Rom

av brevet framgår att " saken var i praktiken klar redan under kriget, då italienarna plötsligt blev uppmärksamgjorda på att Stureborgs återförsäkring var placerad i England eller alltså i ett fiendeland.Då stoppade förhandlingarna men återupptogs efter krigets slut,måhända först av dig, men det minns jag inte riktigt. I överigt kan jag hälsa dig från alla våra gemensamma bridgevänner här i Stockholm och jag fröstår att valda delar av deras fruar liksom även Josef Sachs tagit din gärstfrihet i anspråk under de senaste tiden.Jag hoppas du och Ingrid kommer upp till Stockholm i sommar och att Gerda och jag få tillfälle att träffa eder. Häruppe ha vi de senaste dagarna haft snö och kallt,men vi hoppas på bättre våder nu i påsk som Grda och jag tänka tillbringa tillsammans med våra bern ute på landet. Blåsipporna börja i allfall titta upp och buskarna göra ansatser till att leka vår. Hade jag varit 30 år yngre skulle jag gjort detsamma.

Med hälsningar

din tillgivna

Emil Henriques

Sv. ministern i Rom, T.Grönwall, i brev 22.9.48 till bankokommissarien O.Åkermalm, Sveriges Riksbank

Broder! Av din remisskrivelse av 16 ds och av Riksbankens brev till

STUREBORG 9.6.42

till Ufficio Cambi den 15 samma månad erfara vi något för oss synnerligen sensationellt ,nämligen att italienarna synas vara ifärd med att äntligen reglera mellanhavandet rörande det för över 8 år sedan i grekland bombarderade fartyget Stureborg. Detta ärende hör nämligen till de besvärligaste surdegarna som vi haft kvar sedan kriget. I våras satta vi igång en påminnelsekampanj gentemot utrikesministeriet och de övriga instanserna där saken kunde tänkas ha fastnat. Vi ha emellertid inte fått något som helst besked om hur saken ligger till förrän vi nu,genom din remiss,fick veta att Ufficio Cambi i brev till Riksbanken den 17.8 synes ha berört frågan Nåja, det är ju bara bar,och det synes ju nu iallafall som om italienarna o beredda att erkänna själva skulden,vilket redan det syntes osäkert när vi började riva i ärendet.

Tage Grönwall

Skadeståndet erlagt aug.1949

Minister Grönwall i Rom skrev 1.9.49 till UD att It. clearingisntitutet numera till Riksbanken överfört 1,278.539:- kr via det s.k.specialkontot. (17.9.49) "Härmed synes detta ärende för beskcikningens del vara avslutat."

Skadeståndsbeloppet omfattade:

452.487:- kr som SKN utbetalat.

350.000:- kr utgörande ersättningar till fartygets bortgångna befäl och besättning, utbet. av bederbörande försäkringsbolag.

476.050:- utgörande skadestånd till red AB Stureborg för den del av förlusten som inte täckts av SKN.

Assurans

SKN 20.8.42 till rederiet utbetalat 12487:50 för effekter

SKN 27.8.42 -"- -"- 440,000 för totalförlust

Minus proveny 4.10,49 från Italien genom UD 802487:- från vilket avgår 350.000:- till Sv. Olycksfallsförsäkringsbolagens Pool för Krigsolycksfallsförsäkring.

SKN överfört 4.10.49 till War Risks Office,London 452487:50

7

Uppföljning av telegram & brev i UD:s akriv 1942-

UD H-1372 Eftersom Stureborg var chartrad av Int. Röda Korset direkt från Ministry of War Transport, och gick i IRK:s regi, förekommer endast Stureborg som en underrubrik på UD:s handelsavd. i 4 mappar om Hallarens Röda korsresor. Den 21.4.42 tillställde brittiska legationen i Stjlm UD en kursanvisning för Stutebörgs resa Haifa-Piraeus med vetelast i charter för Brittiska regeringen utlånad till Int.Röda korset som på egen hand utverkat fri lejd av de krigförande.IRK: hemställt att Stureborg skulle tillåtas gå utan särskilda Röda Kors-beteckningar ochutan kontrollant, vilket dock tyskarna motsatt sig.Först 6.6.42 avgick Stureborg från Piraeus

på återresa till Haifa sedan mjöllasten lossats.

Ch.telegram London t.UD 2.7.42 kl 11.37

Ankom 3.7 kl 06 - original se H-60 T.

1019 Admiralty meddelar Stureborg sänkt59 juni genom bombning endast en ouverelevande edert 1045 = Sw. minister

Ch,telegram UD till legationen i Rom 7.7.42

När kan svar Hallaren väntas. För eder information Stureborg som ungefär samtidigt med Hallaren avgick från Pieraeus till Haifa för IRK räkning försedd med röda korstecken bombats och sänkts omkring 9.6 okänt av vem. endast en överlevande. Ni äger samtalsvis beröra saken med tanke på Hallarens säkerhet = Cabinet

Ch.telegram ROM till UD 9.7.42

148 Pietromarchi lovat ytterligare påskynda ärendet Hallaren samt för ev ytterligare saekerhetsaatgaerder beakta fallet Stureborg vars undergång honom obekant han beklagade livligt haendelsen och lovade spontant undersoeka uMinister Suezia

TT meddelats per telefon av UD 17.7. kl 12.25

(Saken kungjorts i Svensk rundradio 16.7) "TT erfar på förfrågan att det i Medelhavet krigsförlista ångf. Stureborg visserligen befunnit sig på resa för Int. Röda Korsets räkning men att svenska Röda Korset och svenska myndigheter icke haft någon befattning med arrangemangen av lejd och andra med fartygets säkerhet sammanhaängande frågor. Fartyget tillhör sålunda icke samma kategori hjälpfartyg för Grekland,beträffande vilka säkerhetsformaliteterna ordnats från svensk sida med de krigförande."

Brev till UD från Romlegationen,daterat 9.7.42

(Strängt förtroligt) ...M.Pietromarchi föreföll mycket mycket obehagligt berörd och uttryckte sitt livliga beklagande både över förlusten av människoliv och fartyget samt över det slag som därigenom drabbat reliefaktionen. Han förklarade helt spontant att han givetvis genast skulle igång sätta en undersökning. På hans upprepdae frågor omjag visste vem som bombat svarade jag att detta enligt de upplysningar jag fått vore okänt....

H.Beck-Friis

Brev från Kumlin,UD till envoyen Richert,Berlin, 21.7.42

....Vad Stureborg beträffar är ju att märka att dess resor helt gått i IRK:s regi .Enligt ett från Haifa ingånget telegram av den 17 ds har den ende överlevande vid sjöförhöret uppgivit att det plan som sänkte Stureborg var Italien

Brev från British Foreign Office till RIK-Committee

av vilket kopia översänts t.UD 4.8.42 fr.E.legationen.

(Utdrag) ... Careful enquiries have removed any possibility that aircraft of the United Nations were involved.This fact taken together with the sur-

STUREBORG 9.6.42

vivorsstatement make it clear that italian aircraft were responsible. His Majesty's Government takes this opportunity to express it's regret at the news that the Int.RK Committees delegate onboard this vessel is among the missing. ....

Brev från Westrup, Bern 8.8.42, till utrikesrådet Söderblom, UD

Broder! Efter ett telefonsamtal med professor Burckhardt skickade hanmmig bifogade avskrift av en skrivelse från engelske konsuln i Geneve, däri bl.a uttalas önskan att IRT måtte protestera i anlednning av Stureborgs torpedering. IRT haf nöjt sig med att till iatlienarna lämna själva vittnesmålet ,jämte framhållande att även tyskarna frånsagt sig allt ansvar. Tanken att protestera föreföll den försiktige Burckhardt ytterligt olustig, och han framhöll bl.a att fartyget torpederats på en punkt som låge åteskilligt vid sidan av den anvisade kursen.

Din tillgifvne Westrup

Italienska UD 26.8.42 aviserat svenska beskickningen i Rom att resultatet av undersökningen snart komme att föreligga. Ingen Svensk protest avgivits " då underlaget för en sådan ansetts alltför svagt."

Brev.Beskickn, Bern 30.10.42 till Avd.chef Kumlin, UD

Strängt förtroligt Ärade broder! IRK har just ringt och meddelat att italienske konsuln i Geneve muntligen å sin regerings vägnar upplyst att, enligt vad en undersökning givit vid handen, Stureborg av misstag sänkts av italienska plan. Konsuln har framfört italienska regeringens beklagande a det inträffade samt framhållit att olyckshändelsen också varit beroende av dålig sikt vid tiden för anfallet samt att Stureborg inte följt d den anvisade kursem.

Din tillgivne Göran Rydig

Brev Romlegationen till utrikesrådet S.Söderblom, UD, 7.11.42

Bäste Staffan! På anmodan av Palazzo Chigi besökta jag igår chefen för denna avdelning under vilken sorterar Greklandshjälpen. Denne, minister Baldoni, meddelade mig att han på uppdrag av utrikesministern hade att bringa till min kännedom innhållet av den rapport i Stureborgsfrågan som numera avgivits av vederbrande militära myndigheter och som igår delgivits IRK i Geneve (se sid/) Rapporten, som förelästes på italienska, hade att förmäla följande: Den 9.6 hade SW Cypern ett it. torpedplan obs en ångare Då sikten vid tillfället varit så sålig att varken flagga eller övriga nationalitetsmärken varit synliga, då fartyget vid åsynen av planet omedelbart börjat gå i sicksack samt slutligen och framför allt, då ångaren icke följt en kurs motsvarande den för Stureborg angivna routen, hade torpedplanets förare fått den uppfattningen att det rörde sig om ett fientligt

STUREBORG 9.6.42

fartyg samt hade mot detsamma fällts en torped. En kraftig explosion hade inträffat och fartyget bokstavligen rämnat. Då emellertid det fartyg som sänkts torde vara identiskt med Stureborg,uttalade den It.regeringen sitt djupa beklagande över vad som skett. Minister Baldoni bad att till min personliga känndom få tillägga att de militära myndigheterna gjort gällande att då den explosion som framkallats av torpedbeskjutningen var synnerligen kraftig,ångaren torde haft explosiva ämnen ombord. Baldoni framhöll att Palazzo Chigi inte ett ögonblick misstänkte att så varit fallet, utan att det uppenbarligen rörts ig om en träff direkt i ångpannan.

Din tillgiv ne Joen Lagerberg

Ch.telegram till UD från Rombeskickningen 24.11.42

267 under hänvsining Renzettis samtal på sin tid UD hemställer Ciano ingen publicering sker ert 34 för undvikande förnyad pressdiskussion rörande en djupt beklaglig incident som redan föranlett så mycken polemik = lagerberg ,ministrp Suezia

---

Fartyget var värt 1.350.0000

Stureborgs rederi i Landskrona anhöll 19.12 42 hod UD att Sv. regeringen måtte framställa skadeståndsanspråk. "Dagsvärdet på ett fartyg av Stureborgs storlek är nu 1.350.000 kr, vi kunde inte försäkra för högre än 440.000:-, vår förlust blir därför minst 910.000:- Vi ha även haft utgifter till besättningen på ca 15000:- som inte täckas av försäkringar. Vår förlust till dags dato 1.102.050:-"

SKN till UD 25.1.43 hävdat att "det vore utsiktslöst att för själva fartyget begära högre ersättning än ca 550.000:- SKN anser att det är fullständigt utsiktslöst att basera kraven på uppdrivna onormala marknadspriser."

Sjöfartskommittén 1939 i Göteborg 10.2.43 till UD

Översänt värderingsinstrument ,upprättade av Sverige Redareförening, enligt vilket Stureborg vid tiden för bortgången haft ett värde av 825.000:- kr,vilken siffra bör läggas tillgrund för rederiets skadeståndskrav mot de It. myndigheterna. (Se vidare sid 9-14)

UDHP80c 3515 It.Clearinginstitutet 17.9.49 till Sveriges Riksbank överfört skadestånsbeloppet 1.278.537:- kr

---

Vi äro ju härnere fullkomligt rättslösa

Brev 21.9.41 från befh till Sv.Legationen i Ankara,daterat Mersin (Sydöstra Turkiet) 21.9.41 (UD R-605: Ersättn.mål Turkiet)

UD R-605

STUREBORG 9.6.42

Vi äro ju härnere fullkomligt rättslösa

Brev,daterat Mersin,Turkiet, 21.9.41, skrivet av Stureborgs befh Johan M.Persson tillSv Legationen i Ankara:

Trots alla ansträngningar ha vi idag åter blivit nekade att sjukavmönstra sjömannen Hilding Johnsson för hemresa. Då vi nu ha arbetat härnere i Östra Medelhavet i 1½ år och Turkiet är enda landet från vilket finns en möjlighet att komma hem, skulle då ingenting kunna göras genom t.ex en framställning från legationen till UD i Stockholm att ta upp saken. Vi äro 11 svenskar ombord och samtliga önska komma hem vid tillfälle. Vi äro ju härnere fullkomligt rättslösa vid alla tillfällen. Om en man t.ex blir sjuk,så vi lyckas få honom iland ,får jag förbinda mig att taga honom tillbaka så snart han tillfrisknat. På så sätt få vi antingen segla med för lite folk eller med tiden få mångdubbel besättning,då det är omöjligt att bli av med den man en gång fått istället. Någon möjlighet att få en man iland för semester nekas oss i alla länder. Överhuvudtaget har jag mycket bråk bara för att vi skall få lov att gå iland. Då vi ju äro timechartrade för England borde vi väl få hjälp av dem,men som läget är för mig nu som befh,så är det fullkomligt outhärdligt. Därtill kommer ju all den bombning och otrevligheter som vi jämt äro utsatta för,våra nerver äro snart slut. En annan sak är ju den att vi aldrig en gång blivit tillfrågade om vi velat arbeta för krigförande land,vi har ju utan vidare överlämnats i deras våld,t.o.m. sämre lottade än de själva,då vi ju ej ha lov försvara oss vid anfall. Visserligen är betalningen bra men överväger dock ej risken och med den hälsans förstörande för all framtid. Jaghemställer därför till Legationen i Istanbul att godhetsfullt på min begäran upptaga vår sak med de myndigheter i sverige som ha med saken att göra och som kan ge oss den hjälp vi behöva att komma hem vid något tillfälle.Samtliga svenskar ombord inneha endast sjöfartsböcker med foto.Är det omöjligt att få utfärdat några pass?
Då jag aldrig kunna meddela min redare om de rätta förhållandena, för censurens skull, vet han inte mycket om vårt arbete härnere. Jag har ju sagt honom att vi skall göra vårt bästa i det längsta,men arbeta som fångar kan vi ej hålla ut med längre.Om något kan göras så meddela godhetsfullt Svenska legatoonen i Kairo,som då meddelar Port Said,där vi befinner oss.

Högaktningsfullt
John M.Persson
Befh ss Stureborg

(UD tillställt redaren brevet. J.Setterwall skrivit på en lapp: —
Givetvis kan beskickningen i Ankara utställa pass för vederbörande därest sådant erfordras. Då beskickningen ej sagt något därom i skrivelsen utgå vi väl ifrån att Modig är medveten om sina möjligheter.Åtgärd i passfrågan synes mig därför ej erfordelig. J.S)

STUREBORG 9.6.42

Historik

Lastångare på 1661 brton byggd 1883 vid J.L.Thompsson & Co ,Sunderland av järn. (Ex Ran,Mulgrave) L. 79,3 B.11 Tillhörig red AB Stureborg (John Leonard) i Landskrona. Welldäcked med 2 stora lastrum(Förrummet på 1738 kbm, akterrummet 1310,7 kbm) 2350 dw 720 ihkr. Byggd 1883 som Mulgrave för J.H. Barry i Whitby. Under svensk flagg 1901, inköpt för 190.000:- kr av Trelleborgs nys ÅngfAB i Trelleborg från Rowland & Marwood i Whitby o övertogs i Cardiff som Ran. 1915 såld för 450.000 till red AB Hild i Norrköping (J. Horndahl) utan namnändring. I juni 1922 såld till red AB Atos(Oscar Börjeson) I Hälsingborg .Åter såld mars 1925 för 180.000 till Red AB Skeldervik (N.P.Lundh) i Landskrona och övertogs i Stettin. Genomgick 1931-32 survey för 50.000:- och låg sedan upplagd i Halmstad till aug 33 då red AB Stureborg köpte Ran och döpte henne till Stureborg. (Red. var då nybildat) - Många mindre haverierunder åren: 1907 grundstötning på Jyllands västkust, 1916 grundstötning vid Läsö, 1904 kollision i Ghent med engelska ss Seahound och i Kielkanalen med ss Helene Horn. Vid strandningen i okt 1907 vid Agger Tanger på resa Hull-Malmö med kol i tät tjocka,stod hon på i 5 dygn innan Switzers fick henne flott,oskadad, så när som på topparna på propellerbladen och några naglar i akterstäven. -På resa Amsterdam-Norrköping med 1689 ton koks varav 434 ton på däck förlorade Stureborg 19.11.39 på Texels redd i storm 15 ton däckslast sedan stöttorna sprängts . Under fortsatt resa med minlots hade hon den 20.11 kl 23.20 3 gånger bottenkänning på de yttersta revlarna vid Borkum Riff. 7½ knop.Stark ström. Inga skador. -Den 9.4.40 låg fartyget och lastade för Gtbg i Antwerpen. Låg kvar där den 10.5 då tyskarna anföll Belgien och Holland. Flydde sydvart och kom till engelsk hamn. I juni 40 bortchartrad till Ministry of War shipping och blev senare fast i Östra medelhavet med Port Said som "hemmahamn". Natten till 12.7.41 i Port Said fick hon smärreskdor vid en italiensk bombraid mot hamnen.Två fartyg intill Stureborg fick svåra skador. - I febr 42 uthyrdes Stureborg till Int.Röda Korset i Geneve för en resa från Haifa till Pireus,Grekland med mjöl till befolkningen där. Stuert skrev hem att" nu skall det väl bli lite lugnare iallafall." - Försedd med stora Röda Korsmärken på sidor och luckor samt C.International och svenska nationalitetsmärkningar mötte hon sitt brutala slut dem 9.6.42. - Befh Persson var kapten på Gun då hon blev prejad och sänkt den 30.9.39 i Nordsjön. Se hans brev sid 18.

På Landskrona kyrkogård avtäcktes den 23.11.43,framför den sommaren 43 resta minnesvården över krigsförlista sjömän från staden, 2 bronsurnor med reliefer och namnen på de 16 svenskar och 3 utlänningar som följde Stureborg i djupet ingraverade. Urnorna hade skänkts av skeppsredare John Leonard i Landskrona till åminnelse av besättningen på Stureborg.

HEMLIG

RAGNA GORTHON 10.6.42

OMFATTANDE MASKINSKADOR EFTER MAGNETMINEEXPLOSION I BOJAD LED VID RÜGEN.

Rapport

Avgick Luleå lör 6.6.42 dest. till Stettin med last av 2997,7 ton järnmalm. Djupg F 18′8″ - A 19′2″ 22 ombv
Minsprängd ons 10.6 kl 04.35 i utbojad och minsvept farled vid Rügen. Vind lätt bris, sol, klar sikt. 2e styrmans vakt, utkik på backen. En person lätt skadad i ena knät. Skador: Bordläggningen akterut inbucklad, ett 20-tal spant böjda i akterrummet om STB, maskinskottet och akterpikskottet ngt böjda, en bottenventilfläns brustit, överfallen till propelleraxeln bräckts skador på inventarier i hytterlmässar, tvättrum, såsom lampor, lampkupor, värmeelement, tvättfat etc.

Stettin 12.6.42
Albert Fex
Befh

Journalutdrag

Avgick Luleå kl 20.45 lördag 6.6. Resan fortsatt utan att något anmärkningsvärt inträffat till tisdag 9.6 kl 20.10 då farten reducerades till 9½knop för att inträffa vid stora angöringsbojen efter dagningen. Kl 20.40 reducerades farten ytterligare ned till 8½ knop, vilken fart bibehölls till ons 10.6 kl 02.34 då full fart sattes. Kl 02.50 rundat stora angöringsbojen vid Arcona och fortsatt i utbojad farled. Kl 04.35 skakades fartyget av en våldsam explosion och översköljdes av ett högt vattenuppkast om STBvid lucka 4. Stopp slogs omedelbart i maskintelegrafen och alle man beordrades till båtarna som firades ner i däcksnivå, klara att omedelbart sjäsättas. Rundpejling och undersökning av last - och maskinrum visade att fartyget var tätt i såväl tankar som rännstenar men atten bottenventil brustit i maskinrummet där vatten forsade in. Fartyget kunde dock hållas läns med sin ballastpump. Vid minexplosionen befann sig fartyget i den enligt Tyska seglingsbeskrivningar minsvepta leden 3/4 distansminut från boj nr 7. Explosionen orsakat skador på skrov, maskinrum, bostäder och inventarier. Efter förnyad pejling hissat upp båtarna igen och kl 05.17 fortsatt resan med reducerad fart. Kl 10.20 fått lots vid Swinemünde. Kl 17 väl förtöjda i Stettin.

Stettin 12.6.42
A.Fex Befh

(Efter lossning i Stettin avgått till Oscarshamns varv och anlänt dit 16.6)

Sjöförklaring vid Oscarshamns rådhusrätt lör 20.6.42 kl 10

Sakkunniga: Hamnkapten Thor A.Loman & Sjömanshusombudsman Thor Johansson.

Maskindagboken

Tis 9.6 12 grader kl 20.10. Strypt pådraget till 75 varv/min kl 20.40

RAGNA GORTHON 10.6.42
Forts maskijournalen

Ons 10.6 14 grader och fullt pådrag kl 02.34.
Kl 04.35 inträffade en våldsam detonation varvid lagerskölden på lysmaskinen slets bort, durkar, oljetankar, verktyg mm kastades från sina platser och överfallen på alla bärlagren utom förligaste och aktersta lagren slets sönder.Maskin stoppades och allmän pejling verkställdes varvid allatankar befunnos tomma. Efter förnyad pejling beslöts fortsätta resan med reducerad fart. Telegrafen fastlåstes vid explosionen. Sakta framåt kl 05.17. - Halsen på ventilen till läns- och matarpumparna och slaskkranen brustit. Fartyget hålles läns med ballastpumpen. Resan fortsatt med ½ fart kl 05.45. Klargjort maskintelegrafen. Väl i maskin kl 16.55 i Stettin.

Befh Fex: Med all sannolikhet en magnetmina. Full dager rådde. Befh befann sig på bryggan. De sista Tyska instruktionerna erhållits i Danzig.

2e styrman Olsson: Styrde efter bojarna i farleden i full dager med god sikt. Explosionen inträffat ungefär vid lucka 4 STB och antagligen på ett avstånd av c:a 15 meter från fartyget som vidtillfället höll 10-11 knop.

Ie maskinist Olsson: Vakthavande i maskin.Hänvisat till maskindagboken.

Maskinelev Tiber: -"- -"- -"-

Matros Svensson: Stått till rors. Explosionen inträffat c:a 25 meter från fartyget. "Det hade troligen varit en magnetisk mina som exploderat vid ifrågavarande tillfälle, men Svensson som då stod till rors, hade intekunnat observera minan." (!?)

Matros Gustafsson: Utkik på backen. Sikten varit god men hade inte iakttagit någon mina.Däremot hade han sett att akterskeppet lyftes upp vid explosionen vilken skett c:a 30 meter om STB.

KK memorial 15.7.42 Ej för publicering

Av allt att döma har en i farleden från luften nedsläppt magnetmina exploderat i fartygets omedelbara närhet. Ex officio
Bo Bergström

Crew list

Befh Albert Fex, Pålsjögatan 45, Hälsingborg, 8.3.82 (Sedan sept 37)
Ie styrman Alf Börjesson, 12.3.10
2e styrman Nils Albert Olsson, Sundhagsgatan 21,Göteborg, 30.8.10 (sedan -38)

Forts

RAGNA GORTHON 10.6.42

Crew list forts

Chief Johan Rydén,9.10.96 Nordingrå
Ie maskinist Sten Hugo Olsson, Sölvesborgsgatan 1, Malmö, 8.10.14 Limhamn
2e maskinist Gunnar E.Jacobsson, 15.5. ? Malmö
Stuert Frans Johan E.Johansson, 2.10.82 Kalmar
Kock Johannes F.Jönsson, 6.1.95 Hälsingborg
Mässuppassare Johan H.Johansson, 27.10.23 Dragsmark
Matros Karl A. Gustavsson, 19.4.85 Gullholmen
Matros Sven Gunnar Svensson, Storgatan 5,Östersund, 27.10.15 Östersund
Lättmatros Gustav Bertil Gustavsson, Slottsgatan 80,Norrköping, 30.12.17
Lättmatros Knut H.Olausson, 6.5.17 Norra Härene
Jungman Gösta V.Karlsson, 9.7.18 Otterstad
Jungman Erik S.Larsson, 2.9.23 Lister Mjällby
Smörjare Olof S.Wetterling, 10.2.92 Stockholm
Eldare Seth Sten I.Johansson, 3.12 07 Östra Krukeby
Eldare Johan A.Ledin, 5.12 12 Sollefteå
Eldare Ivar S.Johansson, 24.7.09 Härnösand
Lämpare Klas I. Strid, 18.8.95 Stockholm
Maskinelev Nils Johannes Tiber, Bågegatan 1, Oxelösund, 8.12. 22 Oxelösund

---

SKN EIII 2312

Brev rederiet till SKN, H-g 11.6.42

Jag bekräftar dagens telefonsamtal med Eder herr Karlsoon, varvid jag meddelade att rubr. fartyg på resa från Luleå till Stettin efter vad jag kan förstå av telefonsamtal med kaptenen i Stettin, varit utsatt för haveri orsakat av krigshandling och attkaptenen ansåg det nödvändigt att fartyget snarast måste gåi docka. Fartyget beräkans anlända till Oscarshamn på söndag för dockning.

Dito 15.6.42

Får meddela att fartyget avgick från Stettin kl 11.30 idag och beräknas inträffa i Oscarshamn tis. 16.6 på e.m. Jag har underrättat SÅAF i Göteborg.

Besiktningsinstrument

Besiktning ägt rum vid Oscarshamns varv 18.6.42 ff
Skrovskador: 77 bordläggningsplåtar skadade i kölstråket (6st) och på STB sida (71 st) Av dessa måste 3 förnyas, övriga riktas,
9 bordläggningsplåtar på BB sida riktas.
58 spant & bottenstockar STB uppriktas och repareras.
65 sidospant STB & 11 om BB riktas på plats.
15 -"- STB riktas efter losstagning.

Forts

RAGNA GORTHON 10.6.42

4 spant i brunnen uppriktas, maskinskottet STB uppriktas, slingerkölen STB svetsas, 60 cementförtätningar förnyas, rodret nedtages och de övre plåtarna förnyas delvis, styrmaskin besiktigas, rep.av garnering etc i för- och akterrummen. Reparation i akterpik och tankar.

Akterdäck: 230 löpmeter däck över skansen och 275 löpmeter däck på huset drives. lodapparat & wirerulle fastsättes, kompass & nakterhus på poophustaket repareras, 2 nya lanternglas, 10 nya lampglas,2 nya fotogentankar av galv. plåt, 5 nya täckluckor till lucka 4,ny fw-pump.

Navigationshytten: Rep. av kartbord, kronometer,pejlapparat & kompasser. Ny kikare.

Övre bryggan: Däcket drives c:a 340 löpmeter.

Undre bryggan: 4 nya däcksplankor om BB (4 löpmeter),pannkappstaket uppriktas. Båda skorstensmärkena uppriktas o fastsättas med nya beslag.

Div. på däck: 793 löpmeter däck drives på brygg- och båtdäck. Undersökning av flottarnas flytfat. Hytt-taket drives 190 löpmeter varvid splitterskyddets tak på bryggan losstages,nakterhuset på akterdäck repareras, ompackning av 2 ljusventiler & en svanhals, 2 st spritkompasser i en radioapparat förnyas.

Kaptens hytt: Nytt tvättfat,ny lampkupa, nya lampglas,ny karaff med 2 glas Byrån repareras.

Skrivhytten: Radion lagas, 2 nya lampkupor, 1 nyttlampglas.

Rökhytten: Värmeelementet fastsättes, en ny marmorplatta, nytt glas i taket, ett bord lagas.

Salongen: Buffén repareras med ny marmorplatta och ny spegel, 2 nya marmorplattor till värmelementen, ny el.armatur, skivorna i hörnskåpen fastsättas.

BB passagerarhytt: Ny marmorplatta t. elementet, 2 nya lampkupor,ny karaff och 2 glas. Samma i STB passagerarhytt där även kommoden fastsättes.

3e styrmans hytt: Ny spegel, lampkupa, karaff och 2 glas

WC: Nytt tvättställ.

Stewardess hytt: Ny spegel och 2 nya lampkupor

Pentry: 2 skivor förnyas i en tallriksrack

Kylrum: Kylmaskinen undersökes.

Ie styrmans hytt: Ny linoleummatta, ny spegel,2 lampkupor,ny karaff &2 glas Tvättställ & element fastsättas, stolen lagas.

2e styrmans hytt: Kommoden fastsättes, ny spegel och lampkupa.

Mässuppassarens hytt: -"- -"-

Kockens hytt: Nytt tvättställ,ny spegel & lampkupa,karaff & glas,bord fastsättes.

BB gång: Fastsättning av lufttrumma, pejlrör lagas.

Forts

RAGNA GORTHON 10.6.42

Mässen: Bord & element fastsättas, nytt klockglas, 2 nya rullgardiner, ny lampkupa, nytt oljehus till lampan.

Köket: Durkplattorna omläggas, spisen ommuras, vattentank &bänk lagas, 4 nya topplattor, nytt avlopp till vasken.

Chiefens hytt: Skrivbordet fastsättes och stolen lagas, värmeelementet fast sättes, ny spegel, ny karaff & 2 glas, nytt tvättställ,radion rep.

Ie maskinistens hytt: Bordet fastsättes.

2e -"- : 2 nya lampkupor, karaff och glas.

Badrum: Nytt tvättställ.

STB gång: Pejlrör repareras.

Sjukhytten: Värmeelement fastsättes, ny lampkupa,lerkupa,karaff o glas.

Skansarna: 8 element fastsättas, 2 nya ventilglas, 2 nya wc-skålar, panel och 2 skåpdörrar lagas, 4 lampor repareras.

El. belysning: 45 nya glödlampor, hela den el. installationen ombord rep.

Länsledningar: Undersökas.

Maskin: Nytt vevhus, 6 nya överfall på tunnellagren, ny fot till tryckkåpar nya fötter på evaporatorn, delvis ny länsrörledning, nyavloppsventil till evaporatorn, nyy ventilhus i ledningen från sjön till dobkeypumparna, dörr,panel & inredning i maskinförrådet repareras, ny vitmetall i LT tvärstyckslager, 00 st nya manometrar, 3 nya vacuummetrar, 4 nya turbintermometrar, omnitning och uppriktning av aktre maskinskottet(STB i kappen) nytt glas i tanken i maskinkappen, fastsättning och rep. av alla oljetankar inkl. kranar, glas, rör etc. ,Reparation av vattenavskiljaren på STB skott, Svetsning av spricka i dragkedjehuset, fastsättning av durkbärare och stöttor i eldrummet, nya tätringar & glander i ballastpumpen och matarpumpen, nya pinnbultar på 30 ställen i maskinrummet,nytt ventilbröst på STB panna, 2 nya sillådor i rännstenarna, omsvarvning av båda H.T. pistongstänger,rep. av dörren till askrännan etc etc
Genomgång av huvudmaskinen med avloppsturbin
Dragning av propelleraxeln
Undersökning i svarv av axeln till propellern, trycklageraxeln och 4 st mellanaxlar. Undersökning av alla maskinbäddar och hjälpmaskiner.
Ny bottenplatta till generatorn. Genomgång av ankarspelet, winschar mm
Reparation av lysmaskinen etc etc

Reparationskostnad 153.833:- kr
Anlände till varvet 16.6.42, dockad 17-24.6, reparationen klar 30.7.42

Firma Erik Palmgren,Hälsingborg, levererat nytt glas & porslin mm till mäss, salong och pentry: 482:37

Assurans

SKN betalat 163.138:65 till rederiet den 11.1.43

RAGNA GORTHON 10.6 42

Rederiets generalräkning 15.12 42 slutat på 169.807:46 inkl övertid, hyror mm.

Fartygets data

Laståndgare på 1844 brton byggd 1935 vid Aalborgs varv av stål. 3350 dw L.86,2 B. 13,3 Tillhörig Red AB Gefion (Johan Gorthon) i Hälsingborg. 795 ihkr turbinångmaskin.

THULE 10.6.42

VÅLDSAMT SKAKAD I ROTTERDAMKONVOJ DÅ SS HAUGARLAND AV HAUGESUND MINSPRÄNGDES

Journalutdrag

Ons 10.6.42 kl 19.25 utanför Terschelling under gång i tysk konvoj med last av koks,destinerad till Stockholm, skakades fartyget våldsamt av en kraftig dtonation då antagligen en magnetmina exploderade under akterskeppet på den i närheten gående norska ångaren Hauarland.Hög vattenkaskac syntes akter om densamma. Ångaren kom ur kursen och blev kvarliggande på platsen.Pejlat rännstenar och tankar.Fartyget befunnits vara tätt.

ss Thule 11.6.42

Iwar Westerlund — 1e styrman
J.A.Wixner — 2e styrman
J.Ungh — Befh

(Insänt av Sveabolaget till SKN 18.6.42)

Inga skador

SKN anhöll 5.3.47 hos Sveabolaget om bekräftelse på att ingen skada uppstått på Thule den 10.6.42 och rederiet svarade att "rubr.haveri för Eder kan avskrivas."

Eget

Haugarland sjönk

ss Haugarland på 6049 brton, byggd 1911 vid Armstrong,Whitworth i Newcastle L 134 B 17 (Ex Sandefjord) Tillhörig H.M.Wrangell & Co , var på resa Rotterdam-Horten med rums-och däckslast av koks. Fartyget sjönk kl 21 med aktern före och svår slagsida. Besättningen togs upp av en förpostbåt.

Thule

Historik se 1.10.42 sänkt av m/t-båt (Även 11.5.42 flygattack)

kk (H) 38

HEMLIG

SENTA 12.6.42

SÄNKT I KONVOJ VID BORKUM AV 2 BOMBTRÄFFAR I AKTERRUMMET

Rapport

Avgick tors 11.6.42 från Emden i barlast destinerad till Luleå för malmlastning. Djupg F.6′– A. 12½′. 20 ombv, varav 2 kvinnor.
Bombad fre 12.6. kl 02.35 mellan Borkum och Helgoland i klar sikt, laber bris, grov NO dyning. Befh vakt. Utkik på backen. Fartygets botten delvis bortsprängd av 2 bombträffar i akterrummet. Ingen skadad.

Trelleborg 16.6.42
G.A.Gilliusson
Befh

Avgick Emden kl 12 tors 11.6 med lots ombord, ankrat kl 14.30 på Borkum redd. Kl 20 erhållit Begleitofficer och signalman ombord och fortsatt i en i flodmynningen bildad konvoj.
Fre 12.6 kl 02.35 anfölls Senta av ett tvåmotorigt bombplan som fällde fem bomber, av vilka 3 föll i vattnet medan 2 slog igenom lucka 3 och exploderade i botten av lastrummet. 2 efter varandra starka explosioner förmärktes. Under sökning gjordes omedelbart och visade det sig att akterrummet redan var till hälften vattenfyllt och steg mycket häftigt. Order gavs omedelbart om sjösättning av båtarna och besättningen bemannade desamma. Strax efter sjösättningen av livbåtarna sjönk Senta med akterskeppet före så att endast en del av bryggan och midskeppspartiet och förskeppet var synliga. Kl 03 gick fartyget totalt till botten. En tysk förpostbåt tog upp hela besättningen som infördes till Cuxhaven kl 10 f.m., varifrån vi omedelbart avreste över Hamburg/Sassnitz till Trelleborg dit vi anlände den 14.6 kl 20.30

Trelleborg 16.6.42
Befh

Sjöförklaring i Trelleborg fre 19.6.42 kl 11

Borgmästare Wirgin, rådman Runqvist och Holm.

Befh: Skeppsdagboken och maskindagboken förlorats. Befh lyckats få med sig en del andra papper. Skeppsdagboken låg i Ie styrmans hytt och maskindagboken i chiefens hytt, till vilka det varit omöjligt att bereda sig tillträde.

2e maskinisten: Då flygangeppet begynte var han på mellangretingen på väg upp från maskin. Han hade gört detonationer från 2 bomber som träffat fartyget och 3 bombnedslag i vattnet.

Lättmatros Larsson: Var på väg uppför backlejdaren då han fick höra ett surrande och såg en flygmaskin närma sig. Skorstenen på fartyget hade därpå skymt sikten men han hade sett att 2 bomber träffat fartyget medan 3 fallit i vattnet. Detonationerna från bombträffarna hade både hörts och känts.

SENTA 12.6.42

Eldare Lundgren: Begivit sig upp från eldrummet då han hörde detonationerna från de bomber som träffat fartyget.
De sakkunniga, hamnkapten Gottfrid Lindgren & sjökapten August Nyberg, ick funnit anledning att framföra någon fråga.

Crew List (Kompl. SKN

Befh Gustaf Adolf Gilliusson, Lindvägen,Härnösand, 6.5.03 Hässjö församling.
Ie styrman Johan Alfred Månsson, Simrishamn, 27.10.83mBrantevik
2e styrman Peter Lennart Petterson, Hörnösand, 21.10.92 Viken
Chief Bernhard Forsberg, Grundsunda,30.8.80 Råsunda
2e maskinist Lars Ulrik Forsberg, Grundsunda, 5.8.14 Råsunda
Föreståndarska Emma Lydia Axin, Stockholm, 3.1.94 Haparanda
Kokerska Ingeborg Maalerund, Karlanda, 31.10.20 Karlanda
Timmerman Rudolf Wästerman, Sthlm, 21.5.09 Rikholdi,Estland
Matros Enok Sigfrid Andersson, Otterstad, 23.8.84 Otterstad
Matros Axel Verner Andersson, Halmstad, 31.1.87 Halmstad
Lättmatros Charles Georg Larsson, Hälsingborg, 12.9.13 HYBY
Lättmatros Sune Kristiansson, Hälsingborg, 5.9.21 Hälsingborg
Lättmatros Tore Einra Dahl, Östra Nöbbelöv, 2.8.21 Brantevik
Mässuppassare Ewald Sander Johansson, Västra Vingåker,5.3.24 V.Vingåker
Smörjare Nils Wilhelm Öberg, Ytterlännes, 1.6.99 Ytterlännäs
EldareAnders Tage Stenwall, Ödeborg, 16.2.22 Färgelanda
Eldare Klas Eugen Lundgren, Högsjö, 13.3.01 Härnösand
Eldare Tage Oswald Johansson, Örgryte, 8.4.17 Gtbg
Lämpare Erik Sixten Carlström, Härnösand, 16.1.17 Högsjö
Maskinelev Axel Henning Andersson, Ljungby, 22.5 24 Halltorp
Tysk Begleitofficer & signalmatros (Se även lista sid 3,andra adresser)

KK memorial 13.7.42 Ej för publicering

Träffat av flygbomber av okänd flygmaskin. Ex officio Bo Bergström

---

Brev J.Setterwall,UD till rederiet ,Sthlm 13.6.42

Ang. förolyckade ss Senta
R.19 D/ 390

Förtroligt

Till Herr Direktören H.Selander, Red AB Frode, Arsenalsgatan 4,Sthlm

I anslutning till gårdagens telefonsamtal har jag äran bekräfta att det red AB Frode tillhöriga ångf. Senta -enligt vad generalkonsulatet i Hamburg inberättat till UD - natten mellan den 11 o12 innevarande månad förolyckats i närheten av Borkum efter ett flygbombardemang. Fartyget hade sjunkit.Besättningen vore oskadad och hade införts till Cuxhaven

SENTA 12.6.42

därifrån den komme att vidarebefordras till Hamburg.Generalkonsulatat komme att ombestyra besättningens hemförskaffning till Sverige snarast möjligt. Slutligen får jag överlämna avskrift av den kommunikè som UD - i enlighet med träffad överenskommelse - kommer att tillställa Tidningarnas Telegrambyrå för publicering i press och rundradio den 14 innevarande månad på morgonen.

J.Setterwall
Byråchef

UDHP80c 3516

Telegram Hamburg till UD 12.6.42

7 Senta av Stockholm reg nr 7376 krigsförlistevid Borkum 12 juni och sjunki hela besättningen oskadad införd Cuxhaven beräknas anlända Hamburg ikväll = Stridbeck

---

SKNEIII 232 Crew list (Vid avgången fr. Oxelösund)

(Denna list, sign. av befh, finna bland effektlistorna)

Befh Gilliusson, 6.5.03, Hälletorpsvägen ,Härnösand
Ie styrman Månsson, 27.10.83,Brantevik
2e styrman Petterson, 21.10.92. Artillerigatan 13, Härnösand
Chief Forsberg, 30.8.80 ,Husbyn. Husum
Maskinist Forsberg, 5.8.14 Husbyn, Husum
Matros Västerman, 25.5.09 Rödabergsbrinken 8,Stockholm
MatrosA.Andersson, 31.1.87 Åsganat 5,Göteborg
Matros E.Andersson, 23.8.84 Värmlandsgatan 24,Göteborg
Lättmatros Dahl, 2.8.21, Brantevik
Lättmatros Kristiansson, 5.9.23 Folensgatan 24,Hälsingborg
Lättmatros Larsson, 12.9.13 Bruksgatan24,Hälsingborg
Smörjare Öberg, 1.6.99 %Johansson, Bangatan 41, Göteborg
Eldare Stenwall, 16.2.22 Ödeborg,Dalsland
Eldare Johansson, 8.4.17 Mariebergsgatan 2,Göteborg
Eldare Lundgren, 13.3.01 Stigsjövägen, Härnösand
Lämpare Hallström, 16.1.19 Storgatan 5,Härnösand
Maskinelev Andersson, 22.5.24 Vassmolösa 4
Föreståndérskan Axin, 3.1.94 Gröndalsvägen 72,Stockholm
Kokerskan Maalerud, 30.10.20 Västra Bön, Karlanda
Mässuppassare Johansson, 5.3.24 Läppö, Västra Vingåker

Ombord 3.6.42
G.A.Gilliusson
Befh

SKNEIII 232

Inga uppgifter om krigskaskoassuransen
Endast effektlistor

SENTA 12.6.42

Effkter

De flesta listorna skrivna i Trelleborg 15.6.42 på tryckta formulär
Endast befh,Ie och 2e styrmännen skrivit längre listor på maskin den 17-19.6.

Befh förlorat kläder för 1880:- inkl plånbok med 165 kr och RM 20.
Dessutom instrument för 1239:20 (Ny Continental skrivmaskin 400, radioapparat 170, sextant 39:20, begegnad manifestskrivmaskin 200
Den sistnämnda vägrade SKN ersätta. Fick 1880:- plus 1039:20

Ie styrman förlorat för 2175:50 inkl Åtvidabergs skrivmaskin 360, radio 180 kikare 120, sextant 360. -Fick 1012:50 allt som allt.Efter besvär fick han i juli 42 480:- för kikare & sextant av SKN.

2e styrman förlorat för 1550:50 inkl sextant 281:30,- han fick 787:50 men efter klagomål 282:30 för sextanten.

Kokerskan förlorat för 739:80 inkl 23 vita rockar, 15 förkläden,2 hattar. 2 klänningar och en klocka för 185. Hon fick 337:50

Föreståndarskan Axin förlorat för 707:- inkl 4 klänningar, 1 par skor, 10 rockar, 4 nattlinnen, 1 hatt, täcke,filt och kudde,6 förkläden och en klocka värd 8 kr. SKN ersatt 337:50 men den 2.1.43 betalade SKN ytterligare 369:50 eftersom hon son steward var berättigad till ett högsta belopp på 787:50

De flesta bara haft de nödvändigaste kläderna med sig ombord.

Red AB Frode översände 25.6.42 till SKN räkning för effekter på 20835:25- SKN översände en check på 12176:70 den 3.7.42 = ersättn. enligt lag.

SÄNKT AV HUDSONPLAN

Egna noteringar

Coastal Commands War Record 1939-45 for Group No 16 visar att Senta sänktes off Borkum 12.6.42 av ett Hudsonplan ur Squadron 407. -
3 bomber exploderade i vattnet på sidorna av fartyget som skakdes våldsamt och översköljdes av vattenuppkasten samtidigt som 2 bomber exploderade i akterrummet och kastade upp 3ans och 4ans luckor med presenningar över masttopparna.Flyglarm hade givits av förpostbåtarna före attacken och alla ombord på Senta var beredda på det värsta med påsatta livbälten. Hudsonplanet strök tätt över aktre masttoppen och besköts från förpostbåtarna. 2 dörrar fick brytas upp ombord på Senta för att befria innestängda i hytterna midskepps. Ie styrmans och chiefens hytter var total ramponerade och skeppspappren där kunde inte räddas. Då de 20 ombv samlats på båtdäck insåg man det vanskliga i att söka sjösätta de utsvängda båtarna eftersom Sentas maskin fortfarande gick för fullt pådrag och det sjunkande fartyget gjorde god fart genom vattnet. 17-årige maskineleven

SENTA 12.6.42

Axel Andersson från Kalmar försökte tränga ner i maskinrummet men tvingades tillbaka av kvävande gula rökmassor som vältrade ut från kappen tillsammans med rusånga. Vakthavande 2e maskinisten var vid bombträffarna just på väg upp till däck och kunde inte ta sig tillbaka eftersom ljuset slocknat och ånga och rök strömmade ut och lejdarna delvis rasat ihop. Då BB båt nådde vattnet skar den under och välte varvid maskinelev Andersson kom i vattnet.Han halades ombord igen med fånglinan. 18 man och de 2 kvinnorna lyckades i sista stund komma klara fartygssidan i STB båt och i arbetsbåten som båda läckte och blev halvt vattenfyllda. Kapten Gilliusson med en del av skeppspappren i en portfölj och begleitofficeren kastade sig överbord 60 sekunder innan Senta 10 minuter efter anfallet sjönk med aktern före och stäven lodrätt mot skyn.Grov NW dyning rådde. Under tiden hade 2 förpostbåtar cirklat runt Senta och sökt efter maskineleven eftersom de inte visste atthan blivi bärgad. En av förpostbåtarna tog upp samtliga 22 vilka senare överfördes till en lotskutter och kom till Cuxhaven kl 10 fm . Ingen hade fått med sig mer än kläderna på kroppen. Nästan alla var bristfälligt klädda då de med Konung Gustav V kom till Trelleborg den 14.6 i sällskap med en krigsförlist norsk besättning och 2 skadade från minsprängda Ragna Gorthon.

Historik

Lastångare på 1497 brton byggd 1905 vid Jan Smit's Sheepswerft i Ablasserdam av stål. L. 75,9 B. 11,4 (Ex Acacia, Sallingsund, Danery, Roma) Tillhörig red AB Frode (H.Selander) i Stockholm. Inköpt 1936 från red AB Activ i Hälsingborg som samma år övertagit fartyget från det likviderade red AB Aurora (Frans Börjesson) i H-b som 1927 inköpt Sallingsund från Danmark. 1905-27 gått under dansk flagg.(xxxxxxxxx) 2525 dw. 592 ihkr. Den 3.12. 1939 räddade Senta i storm i en engelsk konvoj på Nordsjön 9 överlevande från danska ss Ove Toft som xxxxxxxxx minsprängts .ss Haga tog upp 6 man (Se Haga 1.5.40)Vid framkomsten till Sundsvall erhöll Sentas befh från det danska rederiet 1000 kr att fördela bland besättningen. - -Den 23.2 40 rände Senta på grund i snötjocka och mörker Vid Akerö utanför Fredrikstad på resa Dunston-Gtbg med kokslast. Läck i rum 1 och 4, i för-och akterpikarna och flera bottentankar. Flottogs 2.3 efter läktring och bogserades 6.3 in på Oslo redd för rep vid Nylands Mek.verksted. . 18.7.41 läck i förpiken efter grundkänning utanför Norrsundet på resa Luleå-Emden med malmlast.

HALLAREN 12.6.42

RÖDA KORSFARTYG SPLITTERSKADAT VID ENGELSK BOMBRAID MOT HAMNEN I PIREUS

Journalutdrag

Fre 12.6.42 i Pireus, flyglarm kl 00.00-02. Vid ett bomnedslag på kajen 25 meter för om Hallaren uppstod av splitter 3 mindre bucklor på BB bog och ett hål i en av stöttorna till flotten förut om BB.Ett hål slogs i 2ans lucksegel samt i solsgelet på bryggan om BB.Kraftiga skakningar uppstod i fartyget varför reservation för skräckta naglar eller andra skador.

O.P.Olsson 1e styrman | A.Schultz 2e styrman | Hallaren 10.11.44 Frans Ek Befh

Besiktningsinstrument

Ing. Sten Haeger besiktigat vid dockning 5.12 44 vid Eriksbergs varv.
Följande skador från 12.6.42 konsaterats och reparerats.
3 bucklor riktats i BB bog i E,I,K-stråken.
30 löpmeter bqrriärstrålar & 7 stöttor riktas på fördäck, 6 löpmeter barriärstrålar upprikats på backen.
Drivning av trädäcket på förkant av bryggan över kaptenshuset.
Läckage i trädäcket på bryggdäck tätas med kittning.
Berörd takpanel i kaptens hytt nedtages & uppsättes åter.
122 kvadratfotpolerad mahognypanel på akterkant av salongen losstages,poleras och återuppsättes.
20 kvadratfot takpanel i röksalongen dito.
5 kvadratfot sidopanel i övermaskinistesn hytt dito
Taken i röksalongen och övermaskinistens hytt målas.
Kostnader 1975:- kr

SKN ersatt SÅAF 22.6.45 med 1975:-

UD H 1371/Allmänt

Hallaren i RK-fart mars 1942

Hallaren, ett motorfartyg på 2749 brton byggt 1929 vid Eriksberg,L 103 B 13 4495 ton dw, Tillhörigt red AB Transtalantic (Gunnar Carlson) i Göteborg HADE INGET DIREKT SYSTERFARTYG? 1930 byggde Transatlantic vid Götaverken Hammaren & Kaaparen,l 108 B 15 -å 3220 rep. 3386 brton. Hallaren gick i reguljär trafik på Sydafrika fram till våren 1940 då hon hamnade innanför spärren och lades upp. Efter förhandlingar med de krigförande parterna från nov 1941 kunde Hallaren den 11.3.42 med fri lejd avgå från Göteborg som vitmålat Röda Korsfartyg i charter för Internationella Röda Korset som lyckats få tillstånd att upprätta en kontinuerlig trafik från Lissabon till det svältande Grekland med främst spannmål,mediciner, torrmjölk och livsmedel. Hallaren hade 28 mans besättning och en RK-kontrollant, ing. Gösta Enbom,

HALLAREN 12.6.42

Sthlm medföljde.Hallaren fick gå i en vid båge runt det tyska spärrområdet kring England för att komma till Lissabon. Den 4.4.42 kl 16 avgick Hallaren från Lissabon med full last och bunkrade i Gibraltar där den tyska lejden upphörde och Italiensk tog vid. Den 15.4 kom Hallaren till Pireus för lossning, Det stod då redan klart att någon skytteltrafik Lissabon-Pireus inte skulle kunna genomföras.Istället skulle Hallaren lasta 4500 ton mjöl i säckar i Haifa för Pireus. Den 22.4 var Hallaren utlossad men kunde först 4.5 avgå mot Haifa med Engelsk och Italiensk lejd.Vid bombraiden den 12.6 låg Hallaren under lossning i Pireus efter återkomst dit från Haifa. Kl 08 den 17.6 avgick fartyget till Haifa för att hämta en ny r..llast men fick inte klartecken att gå tillbaka till Pireus.Förts 1.8.42 lämnade Hallaren Haifa för att i Smyrna lossa en del av lasten för vidare transport med småbåtar till de Grekiska öarna. Beskjuten 4.8.42. 17.8.avgick Hallaren från Smyrna till Pireus och anlände dit 21.8. Sedan följde förhandlingar om att sätta in Hallaren med krigsfångepaket mellan Lissabon och Marseille men förhandlingarna stupade på tysk vägran. Tyskarna ville att fartyget skulle återgå till Göteborg. UD förhandlade då om möjligheten att få ta last till Sverige,nämligen råfosfat från Casablanca. I okt 42 övermålades Hallarens RK-märkningar i Pireus. Den 9.11.42 kom den allierade invasionen av Nordafrika och omintetgjorde definitivt alla planer på hemresa. Besättningen fann sig vara krigsfångar i Pireus,utan möjlighet till avmönstring och hemresa därifrån. Först den 3.2.43 stod det klart att Hallaren för 3 månader framåt befraktats av Röda Korset genom firman Ella-Türk S.A. i Aten,Omirov 18, för att göra resor Trieste-Pireus. För de ombordvarande gällde landgångsförbud i såväl Trieste som Pireus varför fångenskapen ombord ändå fortsatte. (Forts nedan)

Landgångsförbud utlöst chism med besättningen. UD HP 1762
(HP 1762-1763 i sviten Greklandshjälpen handlar bara om Hallaren)
Sv.Ministern i Rom i Ch.telegram till UD 7.4.43

135 Besättningen Hallaren villig medfölja ytterligare en resa Pireus och åter Trieste förutsättning avlösning sker återkomst Trieste.14 man önska enligt befh avlösning som ovan. En man avmönstrat Trieste = = Lagerberg,Ministro Suezia.

Hallaren låg sedan 1.4.43 i Trieste men hade ännu 19.4 inte kunnat börja lasta i väntan på en tysk tjänsteman från Berlin.UD förgäves sökt utverka landgångstillstånd i Trieste med Hemliga Polisen nekat landpermission under hänvisning till risken för partisanöverfall och sabotage.Befh Ek tillställt UD följande lista på de 15 som sagt upp sig till avmönstring i Trieste:

Stuert Olof Göran Martinsson, 1.10.05, Lysekils sjömanshus

forts

HALLAREN 12.6.42

Stuertsbiträdet Gunnar Yngve Dahlman, 11.2.11 Gtbg sjömanshus
Mässuppassare Per Åke Lundborg, 25.3.23 -"-
Timmerman Anders Pontus Nicklasson, 5.11.06, Uddevalla sjömanshus
Matros Ernst Ivar Jansson, 31.8.13 Marstrands sjömanshus
Matros Axel Bertil Skärström, 21.4.16 Strömstads -"-
Matros Arthur Leopold Mårtensson, 13.2.04 Ystads -"-
Lättmatros Sven Uno Baltzar Andreasson, 5.1.18 Hälsingborgs -"-
Lättmatros Edward William Lübeck, 4.12 14 Göteborgs -"-
Jungman Gustav Arne Hermansson, 6.12 22 Marstrands -"-
Jungman Gunnar Frithiof Palmquist, 13.5.16 Göteborgs -"-
Motorman EgonAxel Arthur Lindström, 14.4.03 Visby -"-
Motorman Bror Anders Persson, 9.11.16 Malmö -"-
Motorman Uno Walter Wallquist, 22.11.23 Göteborgs -"-
Motorelev Johan Elof Nyckel, 22.3.22 Uddevalla -"-

===========================

Hallaren började lasta i Trieste kl 07.30 den 20.4.43.Den 25.4 fick besättningen tillstånd att, 4 man per dag i grupp under 4 timmar,besöka Triestes omgivningar men inte själva staden och de eskorterades av karabinjärer. Hallarens avgång till Pireus, utsatt till den 1.5 kl 09 flyttats till 2.5. Den 26.4 meddelade generalkonsul Gunnar Carlson i Transatlantic UD att ett antal besättningsmän nu definitivt vägrade medfölja till Pireus.Italienska Överkommandot vägrat dem avmönstring i Italiensk hamn. Vid ytterligare försening risk att lasten förstörs. Hallaren avgått 2.5 kl 09 mot Pireus sedan besättningen förklarat sig villig medfölja till Pireus och åter till Trieste för avmönstring där. Starkt missnöje ombord över landgångsförbudet och övervakningen och att inga besked kan fås. Landgångsförbud även i Pireus med tyska vaktposter vid landgången beroende på fylleri och bråk vid tidigare beviljade landgångstillstånd samt negativa uttalanden i svensk press om Grekland av hemkomna sjömän som beskrivit landet som ett enda stort koncentrationsläger. -Den 10.5 gick Italienska UD med på att ordna avlösning av besättningen i Venedig.Den 19.5 erhöll besättningen landgångstillstånd 2 gånger i veckan i Pireus under övervakning. Hallarens avgång med italienska kursanvisningar via Kreta till Venedig bestämts till den 22.5 kl 08. - Den 16.5 uttalade UD i Rom sin önskan att Hallaren i fortsättningen skulle anlöpa Venedig i stället för Trieste. Avgången uppsköts 20.5 till 27.5 kl 08 Transatlantic i Göteborg 20.5 anställt 17 nya besättningsmän som fått tysk men inte Italiensk visering för resan till Venedig. Även 2e maskinist Per Åke Nordholm bestämt sig för avmönstring i Venedig. Engelsmännen godkänt Hallarens italienska kursanvisningar för resan till Venedig men tyskarna förhalat beviljandet av tyskt genomresetillstånd för de avmönstrade iVenedig som måste åka hem med tåg via Berlin.Italienskt visum inte heller kunnat

HALLAREN 12.6.42

erhållasi Pireus. Den 26.5 uppsköts åter avgången från Pireus eftersom komplikationer uppstått i kursfrågan.UD i samförstånd med Berlin den 20.5 fastställt att lasning hädanefter skulle ske i Venedig. Den 4.6 utfärdades i Rom klara kursanvisningar för samtliga resor Venedig-Pireus via Kreta och Hallarens avgång från Pireus till Venedig bestämdes till 8.6 kl 08.00. På grund av långsamma kurirförbindelser synes viseringsansökan från UD ha anlänt till UD i Rom först i bröjan av juni och togs upp 5.6 till behandling i Rom. Den 12.6 avreste den nya besättningsgruppen,17 man, från Göteborg med tåg, beräknad ankomst till Venedig 15.6. Hallaren anlänt till Venedig på kvällen 14.6 . Den 15.6 avreste 16 man,ålagda tysthetslöfte,med t[illegible] från Venedig och kom till Berlin på kvällen 16.6 för vidare befordran hem via Sassnitz-Trelleborg. Den nya besättningen kom ombord i Venedig 15.6 men först 29.6 kl 08 avgick Hallaren mot Trieste och anlände dit den 5[illegible].43 kl 21.30. Tyskarna 6.7 motsatt sig transport av 5 Fiatlastbilar till Italienske generalkonsuln i Aten och Auswärtiges Amt i Berlin utfärdade samma dag förbud mot dessa bilars transport med Hallaren. Hallaren var vid den här tiden i stort behov av bottenskrapning och bottenmålning i docka men som allt annat förhalades även den detaljen. Först den 1.8.43 fick fartyget tillstånd att avgå från Pireus kl 08 och kom till Venedig den 8.8.Begäran om dockningstillstånd hade inte hunnit behandlas av Italienarna i tid före avgången 21.8 till Pireus.UD tryckt på i ROM om tillstånd att få Hallaren bottenmålad. Hallaren anlänt Pireus kl 09.40 den 30.8 och fått ligga där till 28.9 kl 09 innan allt var klart för returresa til Venedig.Anlänt 3.10. Då hade hon 21.24-9 bottenskrapats och målats i docka i[illegible]ireus. - Hallaren avgick 26.10 kl 08 från Venedig med last av 3000 ton torkade grönsaker,potatispulver,socker och 300 ton mediciner och anlände 31.10 till Pireus. 18.11 kl 16 avgått i barlast till Venedig med Peyron s[illegible] kontrollofficer och anlände Venedig 25.11 kl 17.20. - Åter avgått den 12.12 kl 07 och anlänt Pireus 18.12 kl 19 med full last av livsmedel. -8.1.44 kl 08 avgått Pireus, anlänt Venedig 17.1 för lastning av bl.a 1600 ton tomfat till Korfu som mellanhamn,men det visade sig att dessa tomfat låg i Trieste och först måste fraktas därifrån till Venedig. Den lasten var 20.2 44 "nochnicht verfügbar weder Trieste noch Venedig." Hallaren avgick från Venedig 20.2 44 och anlände Pireus 26.2 kl 08.

Befälet ombord var i dec 1943

Befh Frans Ek, 1e styrman B.G.Backman, 2e styrman O.F.Olsson, 3e styrman T.S.Nilsson, chief J.O.Berndtsson, 1e maskinist O.H. Hammarström, 2e maskinist G.S.Kyhlberg och stuert E.T Wiberg.

Berlin 17.2.44 efter evsnska beskickningens framställning om avlösning av Hallarens befäl & besättning i Venedig godkänt detta i princip.Ny besättning avreste från Göteborg 29.3.,kom till

HALLAREN 12.6.42

Berlin med tåg kl 19 den 30.3 på nerresa till Venedig. Sön. 19.3 avgick Hallaren från Pireus till Venedig kl 08.15 och utsattes den 24.3 för ett engelskt flyganfall.

Se Vidare Hallaren 24.3 44

(Se även beskjutning 4.8.42)

(Den 2.9.44 gick Hallaren från Pireus till Korfu,lossade där och anträdde 30.9 sin hemresa som lejdfartyg till Göteborg via Cadiz för order.)

(Historik: se sid 1 ff 12.8.42)

SIRENES 12.6.42

NATTLIG R.A.F.attack mot ROTTERDAMKONVOJ - ETT PLAN STÖRTAT BRINNANDE.

Journalutdrag

KRIGSRESOR 11.4.42 - 23.8.42

Lör 11.4.42 på resa Rotterdam-Vinga för order.Kl 09 lots och tysk konvojofficer samt 2 signalmän kommit ombord.Avgått 09.35. Kl 16-20 flera flyglarm samt skjutningar mot flygplanen under vakten. Kl 20-24 kändes en kraftig stöt och skakning i skrovet.

Tors 7.5.42 På resa Rotterdam-Malmö med kokslast avgått Rotterdam kl 05. Kl 20-24 gång i konvoj. Kl 22.45 konvojen anfallits av ett okänt antal bombplan. Kl 23 faran över.

Fre 8.5 kl 00-04.Kl 00.15 förmärktes en häftig explosion med svåra skakninga i fartyget.

Fre 5.6. På resa Svartvik-Rotterdam med massalast.Kl 19.15 avgått Svartvik.

Fre 12.6 kl 00- 04 under gång i konvoj. Kl 02.05- 03.20 konvojen anfallits av ett okänt antal flygplan.Efterdet att kl 03.10 ett av planen nedskjutits brinnande hördes 2 detonationer och våldsamma skakningar i fartyget förmärktes.

Lör 27.6 På resa Rotterdam-Göteborg med kokslast avgått Rotterdam 03.10 och kl 06 gått in i tysk konvoj. Begleitofficer på bryggan.

Sön 28.6 kl 00-04 gång i konvoj. Kl 00.45 minsprängdes ett av konvojens fartyg varvid en våldsam detonation hördes och mycket svåra skakningar av hela fartyget förmärktes.

Tors 6.8.42 på resa Lugnvik-Rotterdam med massalast (avgick Lugnvik 29.7 kl ~~05x35~~ 03.40) kl 05.35 i Cuxhaven fått konvojofficer ocg signalmatros ombord. Kl 20-24 styret efter ledarfartyg i konvoj.Kl 23.20 en magnetmina exploderat i fartygets grannskap.Våldsamma skakningar i skrovet.

Fre 7.8 Kl 00-04 en mina bringats att explodera för om konvojen. Mycket starka akakningar av fartyget.

Lör 15.8 liggande i Rotterdam.Under natten svår artilleriverksamhet då staden överflögs av ett större antal brittiska bombplan.Ingen skada å fartyg eller personal ombord.

Lör 22.8 På resa Rotterdam-Holtenau för order med kokslast avgått 05.30 från Rotterdam.

Sön 23.8 kl 00-04 under gång i konvoj kl 02.30 bragtes en mina att explodera i fartygets närhet med skakningar i skrovet. Kl 03 bragtes åter en mina att explodera.Avståndet till minan större vid detta tillfälle sarför skakningarna voro av mindre styrka

ss Sirenes 1.12 44

K.Tilly

Befh

(Se även Sirenes 12.4.43 bombad i Königsberg)

SIRENES 12.6.42

Besiktningsinstrument 9.12 44

Sten Haeger besiktigat Sirenes i docka vid Kockums för att utröna skador av alla dessa krigsexplosioner fartyget varit utsatt för inkl en bomb-raid 12.4.43 i Königsberg.(Se detta datum) Fartyget hade i bordläggningen på båda sidor men särskilt om BB en del bucklor och intryckningar typiska för de skador som uppstår vid ristningar och skakningar vid minexplosioner och bombfällningar i närheten. Fartyget ej senare än 12.4.43 varit utsatt för liknande krigsåtgärder. För reparation av dessa skador måste Sirenes ligga i docka vid Kockums 9-12.12 44 i samband med fartygets återlämnande till Konglig Norsk Skibsfartskontor. Sirenes dock senare åter intagen i docka för fullföljande av reparationerna. Riktning av plåtar och krökta spant,omnitning av växlar etc.
SKN ersatt Transatlantic den 3.8.45 med 13506:- kr.

Historik

Se 19.6.41

Andra krigshaverier, se Sirenes 26.8.41, 12.6.42, 18.9.42, 12.4.43 och 27.10.43.

BOJAN 12.6.42

SPRÄNGD AV FLYGFÄLLD MAGNETMINA TROTS VARNING OCH ESKORT FÖRÖVER.

Rapport

Avgick mån 8.6.42 från Östrand vid Sundsvall dest. till Stettin. Rumslast 1493 ton pappersmassa. Däckslast 50 ton massabalar, stuvade på för-respektive akterluckan till 1½ meters höjd, surrade med manilla. Djupg.F 13′8″ -A15′4″ Avlastare: AB Cellulosatranport, Sthlm. 16 ombv

Minsprängd fre 12.6 kl 03.20 på N.54 29′- 0.13 53′. Vind WNW 3, skyig luft, nästan smult vatten. Ie styrmans vakt, befh på bryggan, utkik på backen. Explosion av magnetmina. Alla lösa inventarier mer eller mindre sönderslagn och även en del av den fasta inredningen lösrycktes och spolierades. 2 personer lätt skadade. Maskin- och akterrum vattenfylldes.

Utdrag ur skeppsdagboken

Avgick Östrand kl 20.20 mån 8.6, lämnat losten 23.30 utanför Bremön och fortsatt resan.

Tors 11.6 kl 18.30 anlänt Trelleborg för proviantering. Fortsatt kl20.20

Fre 12.6 kl 02.37 Arcona i N 68° W och Kollikerort i S 68° W ,logg = 92′

Kl 02.45 prejade ett vaktfartyg med prejskott. Omedelbart stoppat maskinen för att invänta vaktfartyegt som var c:a 4-5 naut.mil W om Bojan. När vakt fartyget kom närmare hissade det signaler att minor fanns i farvattnet och att Bojan skulle följa efter vaktfartyget. Kl 03.05 slogs full fart i maskinen, och styrdes efter vaktfartyget i WNW. Kl 03.20 skakades fartyget av en explosion och en c:a 20 meter hög vattenpelare steg upp just akter om fartyget. Alla lösa inventarier blev mer eller midre sönderslagna och även en del fasta lösrycktes ochspolierades vartill en del av provianten förstördes av kringflygande glas- och porslinsskärvor. Troligen en magnetisk mina som träffat akterskeppet. Vid omedelbart företagen rundpejling funnit 12″ vatten i STB rännsten akterut. Slagit stopp på maskintelegrafen meninte erhållit något svar. I maskinrummet forsade vatten in om BB genom 2 sönderspängda ventilhus. Då risk för pannexplosion förelåg gick hela besättningen i de 2 livbåtarna och togs upp av vaktfartyget som stoppat inärheten. Bärgningsfartyget Ostland i Sassnitz underrättats telegrafiskt om att gå ut till assistans, enligt vad befälet på vaktfartyget upplyste. Då Ostland ej syntes till satte vaktfartyget kurs på Sassnitz för att möta det. I Sassnits fick Bojans besättning gå ombord i Ostland som omedelbart gick ut och kl 07.08 kom upp långsides Bojan, tog ombord kabel o och kl 07.28 inledde bogseringen. Vind WNW 3. Kl 09.08 sattes Bojan på grund på Sassnitz redd med akterskeppet vattenfyllt och relingarna akter under vattnet. Ostland gått upp långsides för länspumpning. C:a 4 meter vatteni maskinrum och akterpik. Kl 11.20 inlett länspumpning från maskin-

BOJAN 12.6.42

rummet och fortsatt hela dygnet. Kl 12 ONO 3. Kl 14.50 börjat lossa till en pråm långsides. Fram till kl 21.30 lossat däckslasten och en del av rumslasten i lucka 2 och 3, sammanlagt c:a 70 ton. Hela besättningen hjälpt till med arbetet. Under e.m lopp vattenfylldes även hela förskeppet så att skansar och all inredning förut sattes under 1½ metervatten . Den snabbt svällande massalasten i rummen delvis bräckt däcken och buktat dem uppåt. Då en bogserbåt kl 21.30 hämtade pråmen följde största delen av besättningen med iland, medtagande vad som bärgats av deras tillhörigheter. Befh,Ie och 2e styrmännen samt stuert stannat kvar ombord under natten.Vid midnatt O 4.

Lör 13.6 kl 03 kom pråm långsides ochlossningen fortsattes till kl 05 då den måste avslutas på grund av hård O vind och sjöhävning. Lasten i rummen så hårt sammanpressad att endast några få balar kunde lossas. Ostland fortsatt med länspumpningen utan att kunna sänka vattenståndet. Kl 06 ONO 6. Kl 07 måste Ostland kasta loss och gå ut från sidan på grund av sjöhävningen. Befh, styrmännen och stuert gick över till Ostland medtagande de ägodelar somkunnat bärgas och en del lösa inventarier. Ostland lämnade kl 07.30 Bojan och gick in till kaj i Sassnitz.

Skriftlig rapport

14-23.6 kvarlåg Bojan på land vid Sassnitz.
Ons 24.6 påbörjat tätning ochlossning av last samt fortsatt med bärgingsarbetet och lossningen varje dag fram till sön den 5.7.
Sön 5.7 bärgningsfartygen Goliat och Comet bogserat in Bojan till hamnen där hon kl 12.10 förtöjdes vid vågbrytaren. Fortsatt lossa last till tisdag 14.7 då hittills c:a 1225 ton utlossats. Legat och invantat bättre väder för bogsering till Stettin där slutlossning skall äga rum.
Ons 15.7 kl 06.40 Goliat och Comet på STB sida för styrning akter inlett bogseringen. Kl 16.30 fått lots utanför Swinemünde. Kl 17 kom bogserbåten Neptun fram för att hjälpa till med bogseringen. Kl 23.30 ankrat med BB ankare för natten. Bogserbåtarna lagt sig långs sidan. Har en pump installerad på maskingretingen för länsning från maskinrummet. En man av bärgningsmanskapet följt med på resan för att hålla fartyget läns.
Tors 16.7.kl 06 lättat ankar med ånga från Comet samt fortsatt bogseringen med Neptun förut och Goliat och Comet akterut, en på vardera sidan. Fått hamnlots kl 07.45 och kl 10 anlänt Stettin och förtöjt i pållare i väntan på lossning.Pumpat läns i maskin. Fartyget läcker c:a 40 ton per dygn.
Fre 17.7.2 man från land varit ombord och börjat ta loss balar i mellandäck. Följande dagar har arbetet fortsatt med losstagning av balar med varierande arbetsstyrka.
Ons 22.7 soldater varit ombord och sprängt i lasten.

BOJAN 12.6.42

Tors 23.7 kl 08 börjat lossa med en kran och fram till kl 15.30 lossat c:a 55 ton. Fortsatt med att spränga loss lasten. Pumpat läns i maskin. Fortsatt med sprängning och lossning varje dag fram till kl 16.30 xxxxxx tors 20.8 kl 16.30 då fartygetvar utlossat.

Maskindagboken

Fre 12.6 kl 02.45 stopp, kl 03.05 full fart, kl 03.20 inträffade en min-explosion som skakade hela fartyget varvid cirkulationspumpens ventilhus sönderspängdes ävensom ventilhuset för lilla donkeypumpen. Barlastpumpen sprängdes så att länsning var omöjlig och det el ljuset slocknade. Slagtalet på maskinen gick ner, så vakthavande maskinisten ansåg att den skulle stoppa vilket det också gjorde några minuter efter explosionen. Fick order att gå i livåtarna på grund av att eld-och maskinrum vattenfylldes och att fara för pannexplosion förelåg. Därefter blevfartyget inbogserat till Sassnitz och satt på grund i sjunkande tillstånd.

Sjöförklaring i Trelleborg först den 28.9.42 kl 12

Bojans befh först 24.9 inkommit med anmälan till avgivande av sjöförkl.
Sakkunniga: Hamnkapten Gottfrid Lindberg & Sjökapten August Nyberg
Från red AB Meteor: konsul Sture Eruths
Lastägare: Zellmehl Gesellschaft M.b.h ,Berlin.
Avlastare: Svartviks AB, Sundsvall.
AB Östrands Sulfatfabrik, Sundsvall
Skönsviks AB, Sundsvall.

HEMLIG

Befh Fredriksson: Ingivit förestående journalutdrag och rapporter.

Ie styrman Jönsson: På väg ner från bryggan, på trappan i färd med att gå ner, hört en stark smäll och fått en känsla av att fartyget lyfts upp. Samtidigt hade en lejdare fallit ner i trappan (!?) Genast tänkt att en minexplosion inträffat.

Chiefen Petterson: Fartygethaft full fart framåt. Stod i maskin vid uppgången tilldäck. Kastats en meter upp i luften vid smällen och genast förstått att det var en mina. Strax efter etannade maskinen. Barlastpumpen bräckts mitt av varför länsning varit omöjlig. "Därför hade man måst handla på sätt som skett."

Stuert Lindgren: Låg och sov i sin hytt. Plötsligt känt att han lyftes upp i luften. Förstått att det var en mina. Kommit ut urhytten omedelbart ochutan att ha skadats.

Eldare Olsson: Lyfts upp i luften av den kraftiga stöten vidden starka explosionen då han arbetade i eldrummet. Karbidlampan släcktes ut och det blev alldeles mörkt såatt han fått treva sig fram till lejdaren och lyckats klättra upp till däck.

BOJAN 12.6.42

Befh på frågor från konsul Eruths uppgivit att besättningen lämnat fartyget på hans order därför att fartyget börjat vattenfyllas så att risk förelegat att besättningen hastigt skulle följamed fartyget i djupet, varjämte risk för pannexplosion förelegat. Besättningen gått i båtarna en halvtimme efter explosionen. Det tog 15-20 minuter att ro över till vaktfartyget från vilket besättningen vid 06-tiden överfördes till Ostland i Sassnitz.

7

Crew list

Befh Victor Hemfrid Fredriksson, Brantevik, 25.7.93 Ö.Nöbbelöv (Sedan 1928)
styrman Johan Jönsson, Simrishamn, 25.4.96 Simrishamn
2e styrman Nils Silfverberg, Malmö, 24.10.10 Munkarp
Chief Charles Petterson, Trelleborg, 11.11.69 Trelleborg
2 maskinist Johan Gärdsmark, Ekeby, 13.4.01 Ekeby
Stuert Manfred Lindgren, Simrishamn, 21.8.04 Simrishamn
Kock Ivar Johansson, Lövestad, 8.4.23 Lövestad
Matros Henry Liljeblad, Pärsnäs, 18.5.15 Pärsnäs
Matros Billy Svensson, Mjällby, 3.10.15 Ysane
Matros Otto Andersson, Tuna, 26.4.91 Tuna
Jungman Karl Erik Löfmark, Hälsingborg, 9.12 21 Harlösa
Jungman Gustav Gustavsson, Kalmar, 25.3.24 Dörby
Smörjare Sture Hammarström, Norrköping, 5.12 02 Hälsingborg
Eldare Karl Sjöblom, Stockholm, 17.2.81 Stockholm
Eldare Gustav Larsson, Göteborg, 12.9.88 Uddevalla
Eldare Alfred Olsson, Mjällby, 6.9.97 Årydd

Zählkarte 4/42 für Schiffsunfälle von Schiffen aller Flaggen an der Deutsche Küste.

Jahr: 1942 — Wasserstrassendirektion
Staat:Preussen. — Stettin, 17 Joni 1942
Provintz: Pommern

HEMLIG

Einsendende Behörd:Strandamt Jasmund in Sassnitz.
1) Zeit des unfalls: 12.6.42 04.20 Uhr
2) Ort des unfalls: c:a 3 SML östlich Stubbenkammer.
3) Flagge: Schweden
Etc. Simrishamn, Bojan, Frachtschiff, Damfper mit 2 Masten, 3 Laderäume 37 Jahre alt, Eisen, Brutto? 1272,5 RT Netto 874,1 RT. Bureau Veritas 1543 tonnen Zellulose,vollbeladen. Vind: NW4 , klart, mittelwasser
Ein Mann beschädigt
Schiff liegt vor Sassnitz auf Grund, N.54 29,8'- O.13 37,7'auf 6,5 meter Wassertiefe.Die ladung im Schiff dehnet sich durch die eingedrungenen

BOJAN 12.6.42 Hemlig

Wassermassen schnell aus, sprengte hierdurch die Ladeluken und verbeulte das Deck. Letzteres ist an vielen stellen gerissen. Ein teil des Schiffs-zubehörs wurde durch das Strandesamt in Sassnitz sichergestellt. Zwei Rettungsboote befinden sich im Hafen Sassnitz. Die Ladung ist vorläufig noch im Schiff und soll später geborgen werden. Ein teil, c:a30 tonnen, sind gelöscht und liegt in Sassnitz an Land. Schiff wurde durch die Marine schlepper Ostland und Dorsch nach Sassnitz Reede gescleppt. Verklarung erfolgt in Schweden. Sassnizt 14.6.42

Der Strandhauptmann

(Inkom KK från UD 25.8.42)

Brev vicekonsul i Sassnitz till Beskickningen i Berlin 15.6

HEMLIG
(U-struket med rödpenna)

An
Die Königliche Schwedische
Gesandtschaft, Berlin.

Bei der Inselkommandantur eingezogenen Erkundigungen ergaben lediglich, dass an Schwedischen Fahrzeugen an der Rügenschen Ostküste nur der ~~Sxx~~ Schwedische Dampfer Bojan auf eine Mine gelaufen ist. Bojan wurde von Marineschleppern nach Sassnitz geschleppt und in der nähe der Hafeneinfahrt auf Grund gesetzt. Mit Leichtern der Marineverwaltung ist auch ein teil der aus Papiermasse bestehender Ladung abgeleitert worden. Die arbeiten mussten aber unterbrochen werden, da ostwind auftrat und infolgedessen weitere Bergungsmassnahmen nicht mehr möglich waren. Infolge des Wassereinbruchs ist die Papiermasse aufgequollen und sie hat nach auskunft des Hafenmeisters das Deck gesprengt. Ob damit das ganze Schiff als verloren angesehen muss, sollte man in diesen Tagen vorzunehmende besichtigung feststellen. ~~Uxxx~~
Vor der Sassnitzer Hafeneinfahrt liegt ausser Bojan noch ein Norwegischer Dampfer. Von der Inselkommandantur erfuhr ich, dass man beabsichtige, die für die bergung dieses Dampfers beorderte Bergungsgesellschaft zunächst hier bei der bergung des Dampfers Bojan einzusetzen. Die Besatzung des Dampfers Bojan ist am 13 nach Trelleborg abgefahren. Der Kapitän und einige Leute befanden sich gestern noch hier. Der Kapitän des dampfers Bojan wollte verklarung in Sassnitz nicht ablegen, sondern die formalitäten in Trelleborg erfüllen.

Galitz
Vize Konsul

(Kopia till KK från UD 18.6)

Teofon Dahlman, KK, 24.8.42 anmodat rederiet

att inkomma medrapport från befh om Bojans minsprängning. Red AB Meteor svarade „Trelleborg 27.8, att Bojan f.n. ligger i Stettin där hon dockats och besiktigats." Meningen är att båten skall bogseras till svensk hamn

BOJAN 12.6.42

för reparation. Befh jämte Ie styrman och stuert äro ombord i båten för att bevaka rederiets intressen och övervaka bärgningen ochav denna anledning har icke vare sig sjöförklaring eller Rapport om Sjöolycka kunnat ordnas. Så snart befh återvänder till Sverige skola vi ombesörja arr rapport omedelbart tillsändes Kungliga Kommerskollegium ävensom att sjöförklaring avhålles. "

Högaktningsfullt Red AB Meteor

Konsulatet i Stettin 29.10.42 till KK,Sthlm

I anledning av Edert den 28 innevarande månad emottagna telegram i ärendet Bojan,samt konsulatets telegramsvar samma dag, har jag äran meddela följande: Då befh å ss Bojan ,sjökapten W.H.Fredriksson, i aug 1942 infann sig på konsulatet, anmodades han att ofördröjligen inlämna rapport om sjöolycka, vilket dock först skedde den 31.8.42.Rapporten insändes omedelbart av vicekonsul Frossmark, som då förestod konsulatet, till KK. Vid tillfället meddelade befh, på därom gjord förfrågan, att fartygets mäklare,Firma Gustav Metzler, och Försäkrings AB Veritas föranstaltat om beskitning av fartyget men attnågot utlåtande ännu icke förelåge. De sakkunnigas utlåtande avgavs den 3.9.42 ochhar genom förbiseende icke tillställts konsulatet förrän nu. De sakkunnige, zivilingenieur Arnold Acker, Oberingenieur Heinrich Bentler och Schiffsbauingenieur Franz Vollmer, som den 24.8.42 besiktigat ss Bojan och avgivit i original närslutet, den 3.9.42 daterat utlåtande, äro av Industrie - & Handelskammer zu Stettin beedigade sakkunniga samt i sådan egenskap behöriga enligt här gällande [illegible] att avgiva dylika utlåtanden

Hyvendal (?)

Besiktningsutlåtande,Stettin 3.9.42

I bifogade utlåtande värderades Bojan i oskadat skick till RM 180.000.
Schiff,Kessel u Maschine im Jahre 1905 erbaut.
Besiktigad 24.8 und folgende Tage im Dock der Stettiner Oderwerke.

"Fartyget måste anses som vrak"

Bei der besichtigung wurde festgestellt dass das Schiff durch das aufgewuollene Ladegut sehr erheblich deformiert war. Das Ladegut war so fest zusammengeprallt, dass es nur durch sprengung zu entfernen war. Im Dock wurde festgestellt dass viele Boden- & Kielplatten verbeult waren. Die Maschinenanlage und Wellenleitung hatte ebenfalls durch die explosion unter Wasser schwer gelitten. Die beschädigungen sind von solchem umfang dass das Schiff als Wrack anzusprechen ist. Die kosten der instandsetzung des Schiffes sind beim weitem höher als der Taxwert des Schiffes im unbeschädigten zustand. (Se sid 8 originalfassung)

(Bojan blev alltså totalförlust.)

SE 5109

Freiwilliger öffentlicher **Schiffsverkauf!**

Am Donnerstag, dem **10. Dezember 1942, mittags 12 Uhr,** soll **im Büro der Notare Herren Dr. O. Bartels, Dr. Franz-Joseph Crasemann, Dr. H. H. Biermann-Ratjen, Dr. H. H. Nissen und Dr. H. Pinckernelle, Hamburg 1, Gr. Bäckerstraße 13-15,** durch die unterzeichnete Schiffsmaklerfirma das Wrack des im Stettiner Hafen liegenden schwedischen Frachtdampfers **„Bojan"** öffentlich verkauft werden.

„Bojan" wurde im Jahre 1905 bei der Helsingörs Jernskibs- og Maskinbyggeri in Helsingör aus Stahl erbaut und ist laut Lloyds Register 1046 brutto und 609 netto Reg.-Tons vermessen.

„Bojan" kann im Stettiner Hafen besichtigt werden und erfolgt der Verkauf in dem beschädigten Zustande, wie liegend in Stettin. Spätere Reklamationen irgendwelcher Art sind ausgeschlossen. Etwaige an Bord befindliche Bunkerkohlen sind vom Käufer zum Stettiner Tagespreis zu übernehmen und zusammen mit der Kaufsumme vor der Zuschlagserteilung in bar oder in einem bestätigten Reichsbankscheck zu bezahlen. Wegen der Besichtigung in Stettin wende man sich an die Schiffsmaklerfirma Gustav Metzler, Stettin, Königsstraße 4–5, Fernsprecher Nr. 34 400.

Gebote werden in Reichsmark abgegeben. Übergebote unter RM. 500.— werden nicht angenommen. „Bojan" wird mit RM. 20 000.— eingesetzt. Bei genügend erscheinendem Gebot kann der Zuschlag sofort erteilt werden; bei ungenügendem Gebot kann „Bojan" vom Verkauf zurückgezogen werden. Auf Wunsch haben die Bietenden ihre Zahlungsfähigkeit nachzuweisen.

Das Eigentum am Wrack „Bojan" geht erst mit der vollen Zahlung an den Käufer über. „Bojan" liegt vom Augenblick des Zuschlages an für Rechnung und Gefahr des Käufers. Irgendwelche Kurtage an Käufer oder Käufers Makler wird nicht gezahlt, ebenso wird kein Überbietegeld vergütet. Verkäufer übergeben das Wrack frei von Schulden, in dem havarierten und beschädigten Zustande wie es z. Zt. in Stettin liegt.

Die Kosten des notariellen Kauf- und Verkauf-Protokolls haben Käufer und Verkäufer je zur Hälfte zu tragen und zu bezahlen.

Änderungen bleiben vorbehalten.

Weitere Auskünfte erteilen die Schiffsmakler

Fernsprecher 32 56 24
32 56 25
Nachts 26 55 85
55 72 78

Lues & Wilhelms
Hamburg 1
Mönckebergstr. 8, I. (Kontorhaus Barkhof, Hs. 3, I.)
Telegramme: „Schiffsverkauf".

BOJAN 12.6.42

KK memorial 14.11.42 Ej för publicering

Orsak:Minsprängning.
Fartyget har senare kondemnerats och avförts ur fartygsregistret såsom icke iståndsättligt.

Ex Officio
Bo Bergström

Kondemnerad

Enligt beslut av KK avfördes Bojan den 29.10.42 ur fartygsreistret såsom icke iståndsättligt.
SKN 30.10.42 utbetalat 375.000:- kr till rederiet plus revers på 75.000:- som löstes först den 22.7.49.

Effekter

14 av besättnigen inkommit med krav på ersättning för förstörda kläder och eller kem.tvätt av kläder. Eldare Larsson:" En reseväska förstörd, sönderriven vid explositionerna 8,- ett ställ till underkäken förstörda och söndertrampade vid explsitionen 80:- en kostym nedsatt i värde med 50% ,måste tvättat och lagas 50:-, kem.tvätt av överrock 15:- "

Eldare Olsson : förlorat dreksglas, en Samarinflaska, spegel, skoborste, skokräm, ett ställ blåkläder, skorta, kallsånger, mössa, ett par hyle strummor = 110:80

Stuert: Glasögon, löständer, kostym, hatt och fickur = 384:50

Chiefen: Aga-Baltic radio förstörd 440:-, reparation av fickur 13:50

Befh: Radioapparat 310:-, sjösäck, 2 par skor, en kostym delvis förstörd

SKN ersatt rederiet med 3798:75 fram till 5.10.42

Telegram Max Doflein till SKN 13.6.42

Dampfer Bojan durch Kriegsereignis leck geworden und bei Sassnitz auf Strand gesetzt Bugsier mit bergung beschaeftigt punkt Schiff schwer leck und teilweise gerissen durch aufquellen der Celluloseladung punkt zur zeit unguenstige wetterverhaeltnisse am unfallsplatz = Doflein -Duncker-Joly

Brev Doflein ,Hamburg 16.6.42 till SKN

...Nachdem das Schott zwischen Laderaum1 und 2 gebrochen ist, ist das Schiff nunmehr ganz voll Wasser gelaufen und das Deck ist von vorne bis hinten hochgegangen. Es ist zu vermuthendass auch im hinteren teil das Zwischendeck hoch gegangen ist, weil die Cellulose nunmehr stark aufgequollen ist. Es muss jetzt untersucht werden ob die Schottenvor und hinter der Maschinenraum noch dicht sind. Wenn Dies der fall ist so besteht die einzige möglichkeit Um das Schiff wieder schwimmend zu machen darin das man das Maschinenraum als auftrieb und schwimmkörper benutzt. Wenn dies

<u>BOJAN</u> 12.6.42

nicht gelingt so scheint vorläufig keine aussicht zu bestehen mit den verhandenen mitteln das Schiff nach Stettin zu überführen. Mit den näheren untersuchungenist jetzt Hern Inspektör Meyer von der Bugsier be schäftigt. P.S. Ich lasse jetzt die möglichkeit untersuchen ob man, wenn es nicht gelingtSchiff draussen flott zu machen, es nach Sassnitz einbringen kann, nachdem man einen teil der Ladung an der unfallsstelle löscht oder überbord wirft, und dann den rest in Sassnitz löscht bis das Schiff schwimm- und überführungsfähig ist. Hierzu musste man allerdings das Deck in grösserem umfang aufbrennen und aufschneiden um die zusammen-gequollenen Ladung Cellulose überhaupt herauszubekommen. Zur Zeit liegt noch ein Norwegischer Dampfer , ebenfalls untergegangen, vor Sassnitz dort , für welchen 2 Bergungsdampfer unterwegs sein sollen. Es soll versucht werden, diese Bergungsleichter auch für Bojan zu bekommen und verwenden.

<u>Telegram Doflein till SKN 6.7.42</u>

Bojan gestern flott und in Sassnitz eingebracht = Dunkerjoly

<u>Dito 6.7.42</u>

Bojan Bugsier fortsetzt entloeschung in Sassnitz punkt Schiff wahrscheinlich Donnerstag abschleppbereit. Bugsier betrachtet damit Bergung als beendet und erbittet drahtbestaetigung uebernahme garantie bergelohn punkt Basis guetliche vereinbarung anderenfalls Deutsches See-schiedsgericht in Hamburg punkt Nach erhalt garantie Bugsier ist bereit Schiff und Ladung nach Stettin zu bringen = Doflein -Dunkerjoly

(SKN svarat att de ställer garanti för Bugsiers bärgarlön 8.7)

<u>Telegram Doflein till SKN 16.7.42</u>

Bojan gestern nach Stettin geschleppt = Doflein -Dunkerjoly

<u>Doflein,Hamburg 16.7, brev till SKN</u>

Bugsier leichter "Daheim" mit Ladung nach Stettin unterwegs. Eine weitere Partie der Ladung auf ein anderes Motorschiff übernommen und noch ein weiterer motorschoner war in Sassnitz vorgelegt worden um den rest der Ladung nach Stettin zu bringen. Bei aller mühe ist es aber der Bugsier nicht gelungen die ganze Ladung in Sassnitz aus der Schiff zu bekommen da diese zum teil hart geworden ist und an den Schiffswänden festklebt. Die erforderliche löschvorrichtung und Greifer sind in Sassnitz nicht vorhanden so dass Bojan von den Bugsier nach Stettin gebracht wird und er ist daher gestern von den Bugsier nach Stettin abgeschleppt.

<u>Dito 24.7.42</u>

Die entlöschung der havarierten Ladung in Stettin vollzieht sich unter mithilfe der Pioniere zwar sehr langsam aber stetig und ist nach dem heutigen Plan zu hoffen dass die entlöschung beendet ist in c:a 8-10 Tagen.

BOJAN 12.6.42

GUTACHTEN

...Bei der Besichtigung auf flossem Wasser wurde festgestellt,dass das schiff durch den aufgequollenen Ladegut sehr erheblich deformiert war. Das Ladegut war so fest zusammengepresst dass es nur durch sprengung zu entfernen war. Im Dock wurde festgestellt, dass viele Boden- und Kielplatt en verbeult waren. Die Maschinenanlage und Wellenleitung hatte ebenfalls durch die explosion unter Wasser schwer gelitten. Die beschädigungen sind von solchem umfange dass das Schiff als Wrack anzusprechen ist. Die kosten der instandsetzung des Schiffes sind bei weitem höher als der Taxewert des Schiffes im unbeschädigtem zustand, dass heisst RM 180.000:-

Stettin 3.9.42

Arnold Acker
Zivilingenieur

Franz Vollmer
Schiffsbauingenieur

Heinrich Dentler
Oberingenieur

(Se samma sid 6)

Der Oberfinanzpräsident Pommern, Devisenstelle, Stettin 5.9.42 överlåtit åt firman Gustav Metzler,Stettin, att låta sälja vraket på auktion för SKN:s räkning . SKN överlåtit på Max Doflein i Hamburg att sköta detta. Doflein i brev till SKN 11.9 sagt sig ha vänt sig till den Reichskommissar Für die Seeschiffahrt in Berlin. Doflein först tänkt hålla auktionen i Hamburg. Den 22.10 meddelade han SKN att Reichswirtschaftsministerium försenat auktionen ,men lyckades 28.10 efter "vielem hin und her " erhålla detta ministeriums tillstånd för en auktion. Men därefter försenades auktionen av nödvändigheten av ett svenskt utförseltillstånd och bevis på att Bojan avförts ur det svenska registret. Den 23.11.42 översände Doflein till SKN det cirkulär om auktion i Hamburg den 10.12 42 som utsänts av Lues & Wilhelms till alla tänkbara intressenteri Tyskland. "Freiwilliger Öffentlicher Schiffsverkauf."
"Am Donnerstag den 10 Dezember 1942, Mittags 12 Uhr, soll im Büro der Notar Herren dr o.Bartels etc etc Hamburg I, Grosse Bäckerstrasse 13-15, durch die unterzeichnete Schiffsmaklerfirma, das Wrack des im Stettiner Hafen liegenden Schwedischen Frachtdampfers Bojan öffentlich verkauft werden (Se Bifogad kopia)
Auktionen annonserades i 13 tyska tidningar, i GHT och Sv.D i Sverige och i Oslo & Köpenhamn. Der Preiskommissar kallade 30.11 till sig Doflein och Herr Wilhelms i Lües & Wilhelms och förklarade att fartyget under ina förhållanden fick säljas som skrot, d.v.s för högst RM 25000:- Der Preiskommissar föreslagit försäljning för RM 50.000 till Bugsier. Annons den 1.12 42 kungjort att auktionen inställts ("Der Schiffsverkauf findet nicht statt.") Vraket övertogs den 5.12.42 för RM 50.000 av Bugsier Reederei som ändå hade RM 20.000 att kräva i bärgarlön.

BOJAN 12.6.42

Befh och stuert kvar i Stettin till slutet av sept.42

Lördag 13.6 kom befh med besättningen till Trelleborg, men befh återvände 16.6. till Sassnitz för att tillsammans med Ie styrman och stuert bevaka Bojan och rederiets intressen. Befh skrev 19.6 till rederiet att "bärgningen av den norska båten har påbörjats och när dykaren är färdig där, är det meningen att Bojen skall bottenundersökas." - Den 22.6 undersökte dykaren större delan av fartygets botten och fann att "den del som dykaren kunde se var delvis bucklig genom press från lasten.Även var 2 propellerblad bortsprängda.Själva fartygssidorna se ut att vara i det närmaste felfria." Befh telegraferade 1.7 till rederiet att fartyget genom provisorisk tätning nu nästan helt kunnat länspumpas. Den 15-16.7 bogserades Bojan till Stettin och lossningen fortsatte med hjälp av pionjärtrupp som undan för undan sprände loss lasten i rummen. Först den 20.8 kl 16.45 var fartyget utlossat och indockades 24.8 vid Stettin-Oderwerke. Vid besiktning befanns endast förskeppet oskadat och maskinerit svårt skadat. Rederiet skrev 29.8 till SKN att :" Åberopande dagens telefonsamtal med dir. Lange förstå vi att SKN icke finner det lönande att låta reparera båten p.g av de stora skadorna.Vi ha därför tel. till befh att han skall anmoda firma Gustav Metzler att uttaga kondemnationsbevis på båten. Därefter hemsändes befh och den övriga besättningen till Trelleborg och sjöförklaring kommer attavlägg s därstädes." - Dem 1.9 uttogs kondemnationsbeviset och Ie styrman reste hem. Den 18.9 meddelade rederiet SKNatt befh och stuert fått order att resa hem då Metzler ordnat dag-och nattvakter i fortsättningen för Bojan. 30.9 sände rederiet till SKN en räkning på befh och stuerts hyror för tiden ~~1-21-9-samt~~ 1-21.9 och dito för Ie styrman 1-5.9 inkl krigsrisk ,totalt 2311:13.

Den prov. tätningen av Bojan i docka vid Oderwerek 24-31.8.42 omfattade svetsning av 1510 läckande nitar och 289 meter växlar, påsvetsning av förstärkningar på akterstäv och tanktaket i rum 2 samt tätning av rörledningar och ventilhus. - En del föremål från Bojan fraktades till Trelleborg med ss Torfrid. Det var enligt rederiet endast fråga om några burkar upptorkad mönjefärg, 7 skadade luckpresenningar och div.vattenskadade packningar värda 25 kronor. (Brev till SKN 9.11.46)

UDHP 80c 3516 Endast konsul Caltz-brev & Zählkarte (Se sid 4-5)

Egna noteringar

Motorbuller hörts från minfällande plan

Natten till fre 12.6.42 hade man ombord på Bojan hört motorbuller från flygplan och sett lysbomber. Kl 02.45 prejade ett vaktfartyg utanför Rügen o ch meddelade att minor fällts i farvattent. Bojan beordrades följa

BOJAN 12.6.42

vaktfartygets kurs. Ordern åtlyddes och allt gick lyckligt till kl 03.20 då en våldsam explosion inträffade akter om midskepps. Befh hade just kommit upp på bryggan och stod och tittade akteröver. En starkt sand-och tångbemängd vattenkaskade sköt upp i dubbla masthöjden, c:a 20 meter, och föll ner över akterskeppet,fartyget höjdes i vattnet och våldsam förödelse anställdes på all fast ochlös inredning. Durkfasta bord och skottfasta skåp vräktes omkull.Ingen skadades ombord ens i maskin där explosionen kändes kraftigast. Genom 2 sönderspängda ventilhus forsade vatten in i maskinrummet där ljuset slocknat och maskinen stannade av sig själv. En hastig överblick vidade att ingenting kunde göras eftersom maskin stoppat, länspumpen slagits sönder och fartyget höll på att sjunka. Kl 03.50 togs besättningen upp av vaktfartyget, som gick in till Sassnitz varifrån besättningen kl 07 återkom till Bojan ombord på bärgningsfartyget Ostland som 07.30 tillsammans med Dorsch började släpa fartyget mot Sassnitz. - Vid 09-tiden sattes Bojan på grund 1500 meter SW inseglingpirarna där hon helt vattenfylldes. Däckslasten räddades över till en pråm och besättningen fördes iland för inkvartering. Befh, Ie och 2e styrmännen tillbringade dock natten till 13.6 ombord på vraket. Lördag morgon 13.6 blåste det upp och även de var tvungna att gå iland.Nära Bojan stack masterna på en minsprängd norsk 7000-tonnare upp och längre ut låg en bärgningsflottilj vid den sjunkna tågfärjan Starke. Den 10.6 hade Ragna Gorthon avHälsingborg minskadats utanför Swinemünde på resa Lule-Stettin med malmlast men tog sig till Stettin för egen maskin. En tysk ångare i hennes sällskap minsprängdes ochså och sjönk snabbt. - På kvällen 13.6 reste befh med besättningen till Trelleborg,kvarlämnande styrmännen som vakter, men befh återvände till Sassnitz 16.6 för att bevaka rederiets intressen.
Vrakets vidare öden se Historiken.

Historik

Laståndare på 1272 brton byggd 1905 vid Helsingörs varv av stål. (ex Estrid, Selandia) L.68 B. 10,6 tillhörig red AB Meteor (Konsul Axel Christensen) i Simrishamn. - Selandia lev. 1905 till A/S D/S Dan (Peter L.Fisker) i Köpenhamn, såldes 1910 till D/D A/S Botnia i Köpenhamn och omdöptes till Estrid. Detta rederi gick kort därpå upp i A/S D/S Torm (C.Kraemer) i Köpenhamn. Efter första världskriget låg Estrid upplagd ett par år innan hon 1923 för 300.000 danska kr såldes till red AB Meteor (P.M.Holm,död-35)i Simrishamn ochblev Bojan. I dec 29 drunknade chiefen i Åhus hamn. - 1650 dw. 650 ihkr. (Se 14.10.41)
Bojans befh Victor Fredriksson avled 6.4.57 i Brantevik 64 år gammal.
Han var dessförinnan befh på nya Bojan på 919 brton byggd 1918 i Hälsingborg (Ex Fredborg, Elsie Mary) som red AB Meteor inköpt i maj 49 från

BOJAN 12.6.42

red AB Ragne i Västervik. Denna Bojan såldes i april 1958 till Panama efter lång tids uppläggning och fick namnet Malmen.

Bojan blev ss Hoheweg av Hamburg

Mot alla odds och trots krigsförhållandena blev inte Bojan nedskrotad efter kondemneringen i sept 42. Vraket såldes av Bugsier i Hamburg till skeppsredare W.Schuchmann i Hamburg och genomgick total ombyggnad och modernisering vid Oderwerke i Stettin för att som ss Hoheweg insättas i Östersjöfart. - Den 14.2.55 sjönk Hoheweg efter att i tät tjocka ha rammats i Engelska Kanalen mellan Hastings och Dungeness av ms Sunny Prince av Oslo som tog upp besättningen och landsatte den i Dover. Sunny Prince tillhörde Olaf Pedersens red AS i Oslo och tillhörde fram till 1952 Wilh.Wilhelmsen som Tijuca (Byggd 26 i Rouen)

GG 55 BEATRICE 12.6.42

TVÅ TYSKA JAKTPLAN MOT TRÅLANDE FISKEBÅT VID SKAGEN - TVÅ MAN SÅRADE.

Sammanfattning

Beatrice befann sig i en flottilj om 8 båtar under inhalning av trålen och med hela besättningen på däck 29′öster om det tyska minfältet 55′WNW Skagen kl 19.50 fre 12.6.42 i gott väder med klar sikt då 2 tyska jaktplan, som setts kretsa runt 9 närheten, plötsligt i låganfall flög in mot Beatrice med smattrande kulsprutor .Alla kastade sig ner på däck och kröp ihop i skydd av maskinkappen medan planen strök 2 meter över masttopparna.Skeppare Johan Nilsson, till rors i styrhytten, träffades av en kula i vänster ben och av splitter i ryggen och fiskaren Oswald Åberg sårades i ena armen av glasskärvor och splitter.Trots sina skador kunde Nilsson slå motorn på full fart och sätta kurs österut,varvid ena trålwiren slets av . Planen återkom i 5 anfall under 15 minuters tid och explosiv 20-mm ammunition gensomsköt styrhytt, mesanmast, skansen, däcket,luckor, fisklådor,fall och stag och gick rakt genommotorrummet där alla utom Nilsson sökte skydd under ljuddämpareb och intill motorn .Nilsson kastade sig ner i styrhytten under anfallen och undgick att träffas av fler kulor. Då planen försvunnit mot danska kusten och de ombv vågade sig upp på däck möttes de av en våldsam förödelse.En spränggranat hade exploderat på wc:t, tre oljetankar var som ett såll, tjäroljefaten på däck var sönderskjutna så att oljan strömmade över däcket, inte en glasbit fanns kvar i styrhyttsfönstren, t.o.m ett levangsskaft hade klippts av mitt på av en kula. Under hela anfallethade Beatrcie med full fart stävat österut .Nu kapades den återstående trålwiren och Beatrice fort satte med högsta fart mot Göteborg för att få de två sårade till sjukhus. Särskilt Nilsson blödde kraftigt.Båda fick första förband. Först lördag f.m 13.6 kom Beatrcie in till Göteborgs fiskhamn och de sårade fördes till Sahlgrenska sjukhuset där Åberg fick kvarstanna medan Nilsson i ambulans överfördes till Mölndals lasarett. Sedan fångsten ilandförts gick Beatrcie till J.W.Bergs varv på Hälsö för sliptagning och omfattande reparationer. Vid sjöförhöret i Göteborg 3.10 kl 12 infann sig Nilsson,nyss utskriven,och haltande på vänster ben tillsammans med Oswald Åberg och motorskötare Olsson De hävdade bestämt att Beatrice befunnit sig på tillåtet vatten 15′innanför det tyska minbältets gräns.

Utvidgat spärrområde proklamerat 19.6.42

Fre 19.6.42 meddelades från Berlin att minspärren av den 9 april 1940 i Skagerack utvidgats och i väster begränsades av en linje från Listers Fyr på Norges sydkust till Thyborön i Danmark och i öster av en linje från norska ljudbojen SO Valöy ner till Bulbjerg i Danmark. Tyska regeringen varnade fartyg att utan tillstånd söka passera eller uppehålla sig inom det spärrade området .

GG 55 BEATRICE 12.6.42

Crew list

Befh Johan Gustaf Nilsson, Styrsö & Götebergsgatan 9,Gtbg, 31.1.82 Karlskrona
Motorskötare Helge Vincent Reinhold Olsson, Knippla, 23 år
Fiskare Oswald Åberg, Knippla, 29 år
Fiskare Eskil Abraham Karlsson, Knippla
Fiskare Karl Johan Stefanus Gustavsson, Gullholmen
Fiskare Karl Einar Harry Bryngelsson, Göteborg

Sid 5 ff närmare uppgifter om crew.

Rapport

Beatrice avgick från Knippla ons 10.6.42 kl 21. 6 ombv. för trålfiske i Skagerack. Beskjuten vid 20-tiden fre 12.6 av flyg , " ingen som helst orsak" , på lat N. 57 55′- long O.9 11′i lätt W bris, smul sjö,klar sikt. Alle man på däck. Nilsson och Åberg skadade.

Fre 12.6 c:a 19.30 kommer från Danska sidan 2 tyska jaktplan med kurs mot Norska kusten. De flög på låg höjd över Betarice, återvände efter en stund,gjorde en lov mot fartyget i ostlig riktning och avlägsnade sig. Efter c:a en kvart återkom de ,flög ett varv runt båten ochöppnade så utan förvarning kulspruteeld mot besättningen som höll på att sätta ut trålen. 5 anfall gjordes sedan frånolika riktningar. Besättningen kastade sig ner STB om maskinkappen och tog sig sedan,då planen kommit rätt över fartyget, ner i motorrummet.Befh fick vid första anfallet en kula i vänstra foten och Åberg skottskador i ryggen och vänstra armen samt mindre splitterblessyrer. Beskjutningen var allfeles omotiverad i det fartyget hela dygnet befunnit sig c:a 30″ magn. ONO om det tyska minbältet och vid beskjutningen å lat.N 57 58′- O.9 11′. Befh gick vid 2 tillfällen upp i styrhytten för att lägga fartyget på östlig kurs men blev båda gångerna nerjagad av kulspruteeld. Sedan planen försvunnit kallade befh besättningen på däck. Den vid beskjutningen skadade trålen kapades och kurs sattes mot Göteborg dit hon kom kl 09.30 den 13.6. De sårade fördes i ambulans till sjukhus för vård.

Skador

Omfattande skador på BB & STB brädgångar, BB bordläggning, däcket midskepps vid lastluckan, lastluckan, maskinkappen,styrhuset,winschen, tankar i maskinrummet, mesanmasten , som måste färnyas, och stormasten vars lastbom och stora bom måste förnyas. Följande oljor förlorats: 1200 liter Skogens trätjära, 50 liter smörjolja,50 liter Solarolja . Följande anskaffats genom rederiets försorg: 6 st 200-liters oljefat, en trål med 400 famnar wire samt ett ställ tråldörrar, 2 st trålsvep av Manilla à 57 famnar vardera, loggpropeller med lina, en megafon, en livboj, en akterlanterna, en stålbask . 2 tråldörrar lämnats till reparation. ((I övrigt se SKNEIII 233 skadespecifikation))

GG 55 BEATRICE 12.6.42

Sjöförklaring i Göteborg 3.10.42 kl 10

Skeppare Nilsson: Tillfälligt befh på Beatrice.Föregående befh,Helmer Olsson, lagt in minbältets läge i sjökortet. Beskjutningen pågått i 15 minuter sammanlagt. Fartyget endast förflyttat sig obetydligt under tiden. Ett 10-tal fiskefartyg låg 8-10′W-SW om Betarice men de besköts inte. Fartyget hade svensk flagga hissad och de nymålade nationalitetsmärkena var tydligt synliga.Planen var tyska.De flög mycket låg och deras märkning var tydligt synlig. Sista ortsbestämning gjorts lör 11.6 kl 06 då Skagens fyr pejlats i magn S 11° W, avstånd 5 distansminuter,tvärs BB. Därefter hade fartygets magnkurs varit N 79° W och då fartyget samma dag ankrat på grund av storm hade det enligt loggen tillryggalagt 39" distansminuter. Sedan man lättat ankar kl 04 12.6 hade fisket omedelbart börjat och fartyget gått på varierande kurser fram till beskjutningen på kvällen. Nilsson fått en köttskada i foten och kunde numera röra sig obehindrat.

Motorskötare Olsson: Svensk flagga varit hissad, 2 flaggor målade på vardera sidan samt namnet och Sverige. Planen haft svarta kors på vingarna. Flera andra båtar låg SW och WSW om Beatrice vid beskjutningen men på så stort avstånd att endast seglen synts,inte skroven. Planen besköt Beatrice under fem anfall på låg höjd.

Fiskare Oswald Åberg: somovan.

KK memorial 13.11.42

Besköts på låg höjd av tvenne tyska flygmaskiner. Någon rimlig anledning tillöverfallet synes icke hava förelegat. Ex officio

Bo Bergström

SKNEIII vol 233

Knippla Varvs anbudspecifikation

Daterad Källö-Knippla 19.6.42:

Sedan vi undersökt Beatrices skador få vi härmed avgiva vårt anbud å reparation av dessa enligt följande specifikation:

Torrsättning av båten inkl ståndavgift.
2 bordläggningsplankor BB midskepps förnyas ,vantjärn mm loss & fast.
1 bordläggningsplanka akter om styrhytten i översta gången förnyas.
2 förhydningsplåtar förnyas.
1 hål i brädgången för om nationalitetsmärket pluggas.
6½ meter brädgångsplankor förnyas mitt för riggen BB.
7 räckstöttor ersättas med nya.
3 bräder i STB brädgång mitt för lastluckan förnyas.
4 skadade bräder intill ovanstående i STB brädgång putsas.

Forts

GG 55 BEATRICE 12.6.42

Forts anbudsspecifikation

3 hål i motorkappens järnplåt svetsas.
Undre planka akter om styrhytten förnyas 4,8 meter i BB brädgång.
5 st bräder i BB brädgång förnyas c:a 5 meter & översta plankan akterut förnyas c:a 3 meter.
7 meter ekreling BB förnyas från mitt för styrhytten och akteröver.
3 st halvrundlister (Randgårdar) riktas.
3 bräder i STB brädgång mitt för lastluckan färnyas.
I däcket vid luckan midskepps förnyas 100 meter 3" plankor, drives & beckas. (1 planka om BB en planka för om, 6 plankor akter om luckan samt 12 st plankor om STB)
Lastluckan: aktre fasta luckkarmen och akterkant av luckan förnyas.
Maskinkappen: BB-sida kapas på akterkant och förnyas 1,3 x 1 meter, 3 fotsteg loss & fast, avgasröret förnyas, 1 luftrör på kapptaket rep.
Styrhytten av ek nedmonteras och uppsättes en ny med användande av alla icke skadade beslag, och övriga brukbara delar. El.ledningar och kopplingar samt aramaturer repareras, ny lampa på akterkant 1 ankarlanterna och 1 tyfonrör förnyas, den sönderskjutna wc-anordningen förnyas.
Mesanmasten förnyas, skadade fall & dirkar förnyas i manilla & wire. Ny flagglina. Nyy vant till aktermasten.
Namnbräda förnyas.
Stormasten: Ny lastbom & ny storbom, samt överflyttas det elektriska från den sönderskjutaa bommen. Ny uthalartalja för storseglet. Två nya storskot av manilla. Ett nytt 2-skivigt block. Ny antenn.
Winschen: Båda linskivorna förnyas. Ny wireledare för förliga wireupp-skjutningen.
Motorrummet: 1 svetsad oljetank - 1600 liter- av 4 mm svartplåt demonteras och svetsas samtliga kulhål. 1 galvaniserad smörjoljetank om BB repareras, 1 fotogentank BB lödes.
3 st tjäroljetankar på däck repareras om möjligt.

Kostnad 12.961:65 kr

Knippla Skeppsvarv
Sigvard Carlsson & Co.

Assurans

Ingen rapport om händelsen på SKN, endast skadeförteckning & kvitton.
SKN 30.6.42 betalat till rederiet 10.000 kr för skador & kostnader.

Beatrice var inom Warngebiet

Av ett protokoll hållet vid sammanträde med Likvidationsnämnden å Nämndens kansli, Hovslagargatan 2, 1tr, 29.10 1954 framgår att Beatrcie "må ha befunnit sig inom område som tyska regerringen genom verbalnoter den 9.4.40

GG 55 BEATRICE 12.6.42

ochden 5.9 1940 förklarat som "Sperrgebiet" = Warngebiet.

UD H-2060:Fiske

HEMLIG-stämplad rapport 17.6.42 från Kriminalpolisen i Göteborg till Kung. UD, Sthlm.

HEMLIG

HEMLIG D.Nr 1288 STJ
1942

Måndag 15.6.42 begärde baron K.G.Lagerfeldt,Kungl.UD,genom Länsstyrelsen i Göteborgs & Bohus Län undersökning rörande de närmare omständigheterna under vilka ett antal svenska fiskefartyg utsatts för beskjutning av främmande flygplan å fiskeplatser i Kattegatt och Skagerack.
Sön 14.6.42 inkom GG 55 Beatrice av Knippla till Göteborg efter att ha utsatts för ksp-beskjutning av 2 flygplan å fiskeplats i Skagerack. Besättningen å Beatrice, Befh & 5 man, har den 16.6 hörts & uppgivit:

Befh Sjökaptenen Gustav Johan Nilsson,Götabergsgatan 9,Gtbg, f.31.1.82:

Han har 1907 avlagt sjökaptensexamen i Västervik,1908 blivit reservofficer vid Kungl.Flottan, 1916 befordrats till löjtnan, 1925 till kapten samt 1937 pensionerats.Sedan 1932 har han undervisat i navigation vid kurser för fiskare i Länsstyrelsens regi.
Sedan ordinare befh å Beatrice,skeppare Hilmer Olsson,Knippla,blivit inkallad,hade Nilsson av AB Bröderna Wallström i Gtbg erhållit uppdraget att tills vidare utöva befälet ombord. Den 1-6.6.42 hade Nilsson företagit en fiskefärd med Beatrice och en ny sådan startats den 10.6 då Beatrice kl 21 utlöpt från Knippla och med 6-7 knop styrt WtN. -Den 11.6 kl 15 hade Nilsson p.g av storm ankrat 37'WtN Skagen och först kl 04 den 12.6 lättat ankar och därefter styrt WSW ungefär 6'. Från angiven punkt hade man därefter trålat i SW och NO kursertill c:a kl 19.30 då båten befann sig på lat N 57 20'- O.9 11'. , det vill säga 29'tvärsost från det tyska minfältet Man hade underdagenicke varit längre västerut. Besättningen höll på att eraprera en trål på däck .Från SO hade 2 tyska jaktplanpå låg höjd passerat över Beatrice i riktning mot Norska kusten. Sikten hade varit klar och Nilsson hade väl uppfattat de tyska nat.beteckningarna. Efter att engåhg ha kretsat runt båten hade båda planen avlägsnat sig österöver.Därifrån hade de emellertid återkommit efter c:a 15 minuter med kurs rakt mot båten. Komna i höjd med båten hade de svängt av åt.nott ochånyo försvunnit. 2-3 minuter därefterhade båda planen återkommit norrifrån,ännu engång på låg höjd kretsat runt båten och därefter överflugit den vinkelrätt. Besättningenhade just varit i färd med att avsluta utsättningen av den reparerade trålen och Beatrice hade styrts i NO riktning. Besättningen hade varit samlad på däck vid STB sidan. Nilsson och Oswald Åberg hade

GG 55 BEATRICE 12.6.42

befann sig snett bakom styrhytten. Då planen flög över hade de utan varning öppnat ksp-eld mot besättningen som ögonblickligen kastat sig ner på däck i lä om maskinkappen. Så hade även Nilsson gjort. Sedan planen slutat skjuta och synetse komma in för en ny attack hade samtliga skyndat mer i maskinrummet under vattenlinjen. Nilsson hade därifrån ånyo hört planen under eldgivning flyga över fartyget och trott sig förstå att beskjutningen skett med planens såväl främre som bakre kulspruta. Efter anfallets slut hade Nilsson skyndat upp i styrhytten för att surra rodret och ge fartyget en rakt ostlig färdriktning. Innan han medhunnit detta kom planen tillbaka och han tvingades ner i maskinrummet varifrån han ånyo hört att planen åter beskjutit fartyget. Så snart beskjutningen upphört hade Nilsson skyndat upp i styrhytten och då lyckats i sitt uppsåt att surra rodret. Han hade därefter skyndat ner och tagit betäckning vid ett nytt anfall. Då planen härefter inte hörts återvända hade han gått upp på däck. Det hade konstaterats att Nilsson och Åberg fått skottskador,Nilsson i vänstra foten,Åberg i ryggen och vänster arm. Då förliga trålwiren blivit sönderskjuten måste akterwiren kapas och trålen lämnas åt sitt öde. I anslutning härtill hade man satt kurs på Göteborg. Nilsson hade omedelbart förbundit Åberg och sig själv. Efter ankomsten till Gtbg 13.6 kl10 hade Nilsson förts till länslasarettet i Mölndal ocj Åberg till Sahlgrenska Sjukhuset i Gtbg. Nilsson kunde inte finna något som helst rimligt motiv till beskjutningen,helst som Beatrice vid tillfället varit på betryggande avstånd öster om de tyska minfälten.Beatrice hade förts svensk flagg å aktermastenoch haft ett flertal väl synliga Nat.märken på såväl skrovet som styrhyttstaket.Sikten hade varit god och vädret lugnt. Nilsson hade W om Beatrice iakttagit ett flertal fiskebåtar på 5-6′avstånd.Nilsson ville framhålla att flertalet av besättningen varit av den uppfattningen att planen gjort 7 anfall mot Beatrice. Emellertid hade de troligen misstagit sig därvidlag. Enär planen enligt Nilssons uppfattning skjutit med såväl främre som bakre kulsprutorna,måste ett mindre uppehåll ha uppstått emellan användandet av pjäserna.Besättningen hade säkerligen räknat varje beskjutning för ett anfall.

Yrkesfiskaren Oswald Hilmer Åberg,Knippla,f.28.8.13

Sedan sept 1939 hade han som beredskapsinkallad varit påmönstrad HJVB 352 -dockmed undantag för tjänstledighet under 6 månader 1941.
10.6. c:a kl 21 hade Baterice lämnat Knippla. Besättningen hade före avfärden konfererat med vikarierande befh Nilsson om lämpligt fiskeställe och kommit överens om att söka 100-famnars djupet i 200-meterskurvan WNW Skagen. Med kännedom om Nilssons på hela Västkusten erkända förmåga att navigera hade ingen av besättningenunder färden bekymrat sig om positionsfrågor. Den 12.6 c:a kl 7 hade Beatrice nått fram till detungefärliga ställe

GG 55 BEATRICE 12.6.42

man enats om. Man hade satt ut trålen och därefter i stark motström stävat västeröver under 1½ timme.Den därefter innehavda positionen hade,såvitt Åberg kunnat förstå, varit den under denna dag västligaste. Åberg hade därvid skymtat segeen från flera fiskebåtar i WSW men hade inte räknat antalet fartyg. Efter ytterligare 2 tråldrag och då man varit i färd med att låta göra det fjärde draget i riktningösteröver hade 2 tyska jaktplan ankommit söderifroå pch passerat över Beatrice på c:a 50 meters höjd.Vädret hade varit lugnt och klart och de tyska märkningarna på planens kroppar och vingar hade synts tydligt. Besättningen och befh hade vid tillfället varit samlad på däck om STB och Åberg var sysselsatt vid Winschen. Sedan planen gjort en vid lov runt fartyget hade de avlägsnat sig i N ller NO riktning men " efter en stund" återkommit och på c:a 50 meters höjd passerat över Beatrice på STB sida där besättningen just firat ut trålwirarna. Motorn hade gått för fullt och givit båten c:a 2 knops fart i ostlig färdriktning. Från plånen hadeplötsligt hörts visselliknande ljud vilket föranlett någon att säga säga :" Nu sätter dom igång visselpiporna!" Just då man uppfattat detta ljud hade planen kastat om kursen så attden kom att skära fartygets kurs vinkelrätt. I samma ögonblick hade de öppnat ksp-eld mot besättningen Alla hade omedelbart slängt signer på däck men Åberg hade redan vid den första salvan blivit sårad i ryggen samt i vänstra armen och vänstra benet. Då planen något avlägsnat sig hade samtliga på Åbergs uppmaning hoppat ner i maskinrummet genom en lucka akteröver och där lagt sig på durken för att komma under vattenlinjen. Av motorbuller och beskjutning att döma hade planen gått till anfall ytterligare 6 gånger.Kapten Nilsson hadetrots skottskador i ena foten åtminstone 2 gånger i pauser mellan anfallen tagit sig upp i styrhytten för att tillförsäkra fartyget ostlig färdriktning. Attackerna hade allt som allt varat c:a 15 minuter. Åberg, som blött synnerligen kraftigt under hela denna tid,blev förbunden av kapten Nilsson så snart planen försvunnit. Efter att ha kapat aktre trålwiren sattes full fart mot Gtbg.Beatrice kom in till fiskhamnen där mellan kl 09 och 10 den 13.6 och Nilsson och Åberg fördes till sjukhus.
Det inträffade var för Åberg fullständigt ofattbart. Man hade inte haft någon anledning att befara ovänliga hadnlingar från flygarnas sida och hade därför, då dessa kretsat överoch runt fartyget, stannat kvar på däck.Anfallethade synts så mycket mera egendomligt som sikten var mycket god och båtarna längre västerut uppenbarligen inte utsatts för beskjutning. Beatrice låg långt innanför farozonen ochpå av tyskarna tillåtet fiskevatten, Detta hade manvid samtal med kapten Nilsson förvissat sig om efter. anfallens slut

Besättningsmannen Abraham Eskil Johannes,Karlsson,Huset nr 22,Knippla, f.11.6.18, anställd på Beatrice sedan våren 1940:
Ons 10.6.42 avgick Beatrice från Knippla för säsongens andra fiskefärd till

GG 55 BEATRICE 12.6.42

Robb-bergen, en plats norr om fyrplatsen Röbben NW Hirtshals. Man hade XX ankommit till fiskeplatsen vid 7-tiden fre 12.6 och därefter trålat under dagen. Minst 7 andra svenska båtar hade funnits på platsen. Två av dessa hade legat så långt västerut att de varit knappt skönjbara för blotta ögat. Strax före kl 20 hade 2 tyska jaktplan söderifrån gjort en lov över fiskeplatsen och på låg höjd och med stor hastighet passerat över Beatrice. De tyska nat.beteckningarna varit tydligt synliga. Då planen först visat sig var man på Beatrice i färd med att lägga ut trålen för dagens fjärde drag. Fartyget låg och drev med strömmen och hela besättningen var på däck, men ingen ombord tog närmare notis om planen eftersom tyska plan så gott som dagligen kretsar över fiskeplatserna. "Några minuter senare" återkom de efter en lov in mot land och passerade på c:a 50 meters höjd Beatrice om STB. Trålen var då satt och besättningen befann sig, med undantag av befh, som befann sig på akterdäck och motorskötare Olsson, som var i styrhytten, vid winschen omedelbart för om styrhytten, där man firat ut trålwirarna. Motorn gick för fullt och färdriktningen var rakt ostlig. Sedan planen passerat Beatrice lade de om kursen och flög in över Beatrice på c:a 50 meters höjd från BB låring, och samtidigt härmed öppnade de eld mot besättningen med. kulsprutor. Samtliga kastade sig ner på däcket och tog betäckning så gott sig göra lät. Kulor och plitter från exploderande granater slog ner runt omkting på däcket och i styrhytten. Efter första anfellet avlägsnade sig planen något varvid alla skyndat ner i motorrummet akterut där de lade sig under ljuddämparen som ~~xxxxxxxxx~~ är placerad bredvid huvudmotonr under vattenlinjen. Av motorbullret och beskjutningen att döma gjorde planen ytterligare minst 5 anfall mot fartyget och beströk det med ksp-eld. Under attackerna gick fartyget för full maskin med trålen släpande efter fartyget. Kapten Nilsson lämnade under ett uppehåll i beskjutningen motorrummet och gick upp i styrhytten för att förvissa sig om att fartyget låg på en rakt ostlig kurs. Anfallen upphörde efter c:a 15 minuter och då besättningen kom upp på däck var planen borta. Stor förödelse hade anställts å styrhytt, master och bommar och tjärolja flödade i strömmar på däckfrån ett antal plåtfat med tjära vilka varit surrade invid styrhytten och som sönderskjutits Kapten Nilsson och Åberg var skadade och blödde ymnigt. På grund härav beslöts att omedelbart sätta högsta fart mot Göteborg. Enär trålwiren föröver blivit avskjuten och en upptagning av trålen p.g härav skulle ha tagit flera timmar i anspråk, kom man överens om att offra trålen varför den aktre wiren kapades. Påmorgonen 13.6 kom Beatrice till Göteborg.

Motorskötaren Reinhold Helge Vincent Olsson, Huset nr 73, Knippla, f.14.11.19

Anställd på Beatrice sedan hösten 1941:

Vitsordat tidigare lämnade uppgifter, tilläggande: Då fartyget anfökls befann sig Olsson i styrhytten. De övriga var på däck i närhet av styrhytten.

GG 55 BEATRICE 12.6.42

Fartyget hade för full maskin gått på rakt ostlig kurs.Omedelbart efter det Olsson märkt att planen öppnat eld,hade han dragit på motorn "för forcerad gång.",varefter han genom en öppning i durken hoppat ner i motorrummet där han kastat sig ner under ljuddämparen. Efter första salvan hade de övrig inkl befh kommit ner och sökt skydd under ljuddämparen och vid motorerna. Av skottsalvornas antal hade Olsson fått den uppfattningen att planen minst 5 gånger anfallit Beatrice. Attackerna pågått i c:a 15 minuter.

Fiskare Karl Einar Harry Bryngelssom, Karl Johansgatan 11,Gtbg,25.7.02
Fiskare Karl Johan Stefanus Gustavsson,Gullholmen,31.10.19

Samstämmande:De hade varit anställda på Beatrice sedan 15.5.42.Eftersom de haft rent samvete och visste att fartyget befann sig på "tillåtet fiskevatten" hade de inte tagit notis om planen då de första gågnen kretsat över Beatrice.

Polis-besiktning av Beatrices skador:
Vid av kriminalpolisen verkställd u-sökning ombord på Beatrice har konstaterats att beskjutningen utförts med automatkanon och kulsprutor. Av skottskadornas utseende att döma har beskjutningen kommit snett bakifrån BB låring. Minst 5 projektiler från automatkanon hade träffat styrhytten, en träffat storbommen,tre mesammasten vartill ett flertal sådana projektiler kreverat i bordläggningen. Dessutom hade ett stort antal ksp-kulor träffat fartyget från aktern fram till stormasten. Ombord har tillvaratagits tändrör till en 20 mm projektil för automatkanon.Röret märkt A2-1502 BB -696-40. Vidare ett flertal sprängstycken från dylika projektiler samt ett antal koppármantlade ksp-kulor med stålkärna. -Beatrice förde vid tiden för anfallet svenska flaggan å mesanmasten och neutralitetsmärken i storlek 75 x 120 cm målade å skrovets sidor samt en dylik beteckning i storlek 150 x200 cm å styrhyttstaket. Vidare är å skrovets sidor namnen Beatrice och Sverige målade i svart på vit botten med 16 cm höga bokstäver. Av härvarande tekniska avdelning i Göteborg upptagna fotografier av fartyget närslutes ((Ej i mappen)) liksom SKN:s besiktningsinstrument rörande skadorna ((eji mappen)). Undersökning rörande ytterligare ett antal svenska fiskebåtar som anfallits av främmande flygplan pågår och kommer rapport härom att avgivas snarast.

Göteborg 17.6.42

Arvid Jörnkvist N.S.Trägårdh
Kriminalöverkonstapel T.f Krim.öv.konstapel

Utvidgat spärrområde notifierat 20.6.42

Deutsche Gesandtschaft,Stockholm, notifierade 20.6.42 UDatt det tyska Minen warngebiet im Skagerack mit sofortiger Wirkung nach Westen euweitert wird

GG 55 BEATRICE 12.6.42

bis zur verbindungslinie Leuctturm Lister und Thyborön ,nach osten bis zur verbindunslinie Ulvöy Heultonne und Bjulbjerg. Die Reichsregierung warnt erneut vor dem eigenmächtigen durchfahren die gesperrten Gebiets. Jedes Fahrzeug,das nicht im besitz einer ausdrücklichen Genehmigung zum passieren ist, setzt sich inx ihm der Gefahr sofortiger Vernichtung aus.

Kurirbrev ,Sthlm 20.6.42,Söderblom,UD till envoyen Richert:Berlin

Med anledning av den tyska beskjutningen av fiskebåten Beatrice den 12.6 får jag bedja dig på lämpligt sätt bringa härjämte närslutna P.M. till tyska vederbörandes kännedom. Samtidigt torde muntligt framföras att man å svensk sida förväntar att sådana anordningar träffas att svenska fiskare icke riskera att på detta sätt bli utsatta för beskjutningar.

UD:s P.M. i sammandrag

I detta P.M., närslutet ovanstående kurirbrev 20.6.42, framhålles att " det måste te sig anmärkningsvärt att tyska flygare,vid misstanke om att en svensk fiskebåt överskridit den linje som från tysk sida angivits som gräns för spärrområde, tillgripa verkningseld mot fartyg och besättning." - Vidare framhålles att " Beatrice otvetydigt vid neskjutningen befunnit sig c:a 2′ öster om den från tysk sida uppgivna östgränsen för spärrområdet,ävensom att fartyget höll NO kurs." "Svenska Regeringen vill uttala en allvarlig förhoppning att åtgärder måtte vidtagas i syfte att sådana incidenter för framtiden måtte förekommas."

((Den 5.7.42 besköt tyskt flyg fiskebåten Elsa))

Uppteckning lämnad av Richert på Auswärtiges Amt 25.6

Envyen Arvid Richert vid beskickningen i Berlin redogjorde 25.6.42 vid besök hos ambassadören Ritterför fallet Beatrice och avlämnade en uppteckning.Ritter lovat omedelbar undersökning och förklarade sig utan vidare medgiva att sådana fall som det här relaterade ej böra förekomma.
Det tyska svaret kom först efter påstötningar. Det lämnades till von Post av envoyen Leitner den 28.8.42 varvid Leitner beklagade att utredningen i fallet Elsa fortfarande pågick. Det tyska svaret lämnades i forma av följande Aufzeichnung:

AUSWÄRTIGES AMT,BERLIN.
Nr Pol. I M. 3293 g

AUFZEICHNUNG

Die Königlich Schwedische Gesandtschaft hatin der Aufzeichnung vom 25.6.42 anlässlich der beschiessung des Schwed. Fischkutters Beatrice durch deutsche Flugzeuge die Hoffnung ausgesprochen dass entsprechende Massnahmen getroffen werden um einer wiederholung derartiger Vorfälle in Zunkunf vorzubeugen.

forts

GGU55 BEATRICE 12.6.42

Die von der Deutscher seite veranlasste nachprüfung hat ergeben,dass die Besatzungen der Deutschen Flugzeuge bei ihrer mit aller sorgfalt getroffenen feststellung bleiben, dass das Schiff sich zur Zeit der beschiessung innerhalb der Sperrzone befunden hat. Es steht also eine gutgläubige auffassung gegen die andere. Die Reichsregierung sieht zu ihrem bedauern keine möglichkeit diesen widerspruch einwandfrei aufzuklären.
Die Deutschen Luftstreitkräfte sind jedoch aus diesem anlass erneut angewiesen worden, die grösste sorgfalt anzuwenden, um zu vermeiden,dass Schiffe ausserhalb der Sperrzone angegriffen werden.

Berlin 27.8.32

Förtroligt brev A.Richert,Berlin 28.8.42,till S.Söderblom ,UD.

(Sammandrag) Richert skrivit att Leitner framhållit att för Tyskland lätt nog militär skada kunde uppkomma genom aktiviteten hos de fiskebåtar som uppträdde i Skagerack. "Det stode fast att fiskebåtar som uppträtt i dessa farvatten genom radio eller på annat sätt upprätthållit förbindelser med Tysklands fiender,och det vore skäl att i detta sammanhang erinra sig att Sverige vore översvämmat av brittiska agenter. Herr Leitner ville inte påstå att Beatrice gjort sig skyldig till xxxxxxx upprätthållande av kontakt med Tysklands fiender.Den militära skada som kunde uppstå genom att en fiskebåt stode i förbindelse med fienden,gjorde emellertid att de tyska bevakningsstridskrafterna icke kunde isnkränka sig till avgivande av varningsskott därest ett fartyg kommit in på spärrområdet; detta skulle ju nämligen i så fall kunna efter välförrättat värv återvända till sin hamn."

"Dom hade inget val" (1985)

Oswald Åberg,Knippla, berättar 1984

Det var den 12.6.42. Vi hade gjort ett par tråldrag västerut vilket gav god fångst, så vi var frestedae att fortsätta,men vi vistte att vi var nära spärren så vi satte ostvart istället. 2 plan flög förbi oss,ganska nära och vi vinkade åt dem, mera på skämt. de försvann men lite senare,solen höll just på att gå ner, kom ett par plan rakt emot oss .Det var en mycket klar dag och vi såg dem knappt därför att de kom "rakt ur solen"emotoss. När de var ganska nära skrek Eskil Hansson:" Dom skjuter!" Han såg eldsflammorna från det första planets nos.När planet höjde sig kom en salva också från nosen på det andra planetoch samtidigt sköt det första bakifrån, tydligen med större kaliber. Vi höll på att sätta ut trålen och 2 man stod vid winschen. Jagblev troligen träffad redan då eftersom jag tyckte det blev så underligt varmt i armen. Men det gällde ju för oss att komma under däck så fort som möjligt. Då jag kom ner i maskin hamnade jag under ljuddämparen.

GG 55 BEATRICE 12.6.42

Även reinhold, som stod i styrhytten.klarade sig ner.Han lät båten fortsätta på östlig kurs.

Reinhold Olsson,Knippla, berättar 1984

Jag kom ner som siste man och kröp ihop så gott jagkunde för att söka skydd. Efter en stund såg jag att Oswald,som låg under ljuddämparen, blivit ~~skaxdad~~ skadad. Han höll med tummen mot ena handleden och då han släppte den för ett ögonblick sprutade blodet ifrån honom. Han låg i en blodpöl. "Det här klarar vi aldrig!" tänkte jag. Beskjutningen fortsatte däruppe och varje sekund var evighetslång. Mignon av Knippla låg något öster om oss och såg det hela. De räknade till att planen kom 14 gånger och brassade på. De såg ochså några större explosioner som av mindre bomber eller dylikt. Och Vi märkte några hårdare smällar som skakade båten. Då vi tyckte att beskjutningen upphört tog vi oss försiktigt upp på däck. Ena trålwiren var avskjuten. Den andra kapade vi genast. Det gällde nu att komma iland fortast möjligt för att rädda Oswalds liv. Skeppare Nilsson hade fått ett skott i ena foten som slitit sönder trampdynan men han blödde inte så mycket som Oswald. Vi fick ner dom i skansen. Lade dom på durken och förband så gott vi kunde med tryckförband, och jod. Oswalds skada i låretoch ryggen blödde en del men det blev fortare hävt.

Oswald Åberg fortsätter berätta 1984

Jag oroade mig mest för att Reinhold skulle köra sönder motorn och bad honom vara försiktig. Jag minns att mina krafter avtog därför att det blev allt svårare attlyfta huvudet. Det enda jag kunde göra var att ligga så stilla som möjligt. Vi kom till Göteborg efter 13 timmars körning och en ambulans,som Klippans tullvakt larmat, stod och väntade i fiskhamnen. Jag tog mig själv uppför lejdaren. Jag låg sedan ett parveckor på sjukhus. Kulan hade gåttrakt genom armen utan att skada benpiporna,men pulsådern slets av. Skdan i ryggenhade vållats av en rickoschett som fastnat några millimeter från njuren. Men allt gick bra. Värre var det skeppare Nilsson som var diabetiker så att såret inte ville läka sig.Det dröjde länge innan han var återställd.

Historik Eget

Motorfiskebåt på 80 brton byggd 1938 vid J.W.Bergs Varv på Hälsö av ek och furu, L 22,7 B 6,2 Tillhörig AB Bröderna Wallström (Fritjof Wallström) i Göteborg, som våren 1942 inköpt Beatrice från skeppare Arnold Helmer Olsson i Källö-Knippla. Sveriges största fiskebåt från sin leverans 1938 till jan 1946 då Beatrice för 180.000kr såldes till Pall Oddgeirson,Vestmannaöyum, på Island. Minskadad 14.4.44.

(Se 14.4.44 minskadad.)

HEMLIG

KONUNG GUSTAF V 14.6.42

SASSNITZFÄRJAN MED 15 KNOP I TJOCKA KOLLIDERAT MED TYSKT LUFTVÄRNSFARTYG.

Rapport

Avgick Sassnitz Sön 14.6.42 kl 16.04 destinerad till Trelleborg. 15 vagnslaster,därav en post,en resgods ,en styckegods och 12 Wehrmachtgut.Djupg F 5,2′- A 4,4′. Besättning 70 personer (17 kvinnor) samt 121 passagerare. Kl 11.25 t tät tjocka 4′från Sassnitz yttre fyr kolliderat med tyska luftvärnssäkerhetstjänstens fartyg "Hans Rolshoven" (Senare erfaret, försvann i tjockan).Vond O.3, avgav reglementeenliga mistsignaler. Befh Westberg på bryggan. Tidrymd mellan första iakttagandet c:a 3 treck på BB bog och kollisionen c:a 60 sekunder. En lång signal hördes och sedan omedelbart före kollisionen ytterligare en lång signal. K.G.V gjorde 15 knop, kurs rv 76°,magn 73°. Hål upprivet i BB bog över vattenlinjen. Stoppat och stängt de WT-dörrarna. Pejlat rummen, ej läck.

Journalutdrag

Resan nr 182, Tur litt.C, 14.6.1942.

Kl 16.04 avgått från Sassnitz.Vind Ost 3 Beaufort,tjocka,barometer 760. Kl 16.26 kolliderat med tysk marinfartyg c:a 4′från Sassnitz yttre fyr.Full back slogs ögonblickligen på BB maskin och stopp på STB. Omedelbart därpå full back Styrbords.Då kollisioneninträffade låg fartyget stilla. Det andra fartyget backade och försvann i tjockan. Vid olyckan stängdes de WT dörrarna rummen pejlades och befanns täta. I maskin fanns ingen skada och då ingenting hördes,trots en backsignal, fortsattes resan till Trelleborg dit ankomst skedde kl 21.03. 121 passagerare medfördes.

Maskindagbok

Tur C. Avgång 16.03, ank. 21.02. Tid: under full gång 16.06-20.43.Varvtal per minut 126.Anmärkningar: Kolliderat med annat fartyg 16.26.Manövrar var vid olyckstillfället:

BB Maskin	STB maskin.
FB 16.25	St 16.25
St. 16.27	FB 16.26
FF 16.30	St 16.27
	FF 16.30

Sjöförklaring i Trelleborg 27.7.42

Sjöförklaringsprotokollet saknas.

Egna noteringar

HANS ROLSHOVEN

Flugsicherungsschiff, 1168 brton, Byggt 1937, L 76, B 10,8 , 21 knop, 67 mans besättning.Minsprängdes och sjönk söder om Bornholm den 1.10.42,bärgades i juli 1943 och reparerades men sänktes i Sassnitz av flygbomber i mars 1945. Vraket nedskrotades 1950.

KONUNG GUSTAF V 14.6.42

KK memorial 14.9.42 Ej för publicering

Sön 14.6.42 kl 16.04 avgick tågfärjan Gustaf V på sin ordinarie tur från Sassnitz.Tät tjocka rådde vid tillfället.Sedanhamnen passerats fortsattes gesam med hänsyn till minfaran i en av marinen minsvept farled uppdelad för ut- och ingående trafik medelst eb bruten linje av flytbojar,som skulle hållas om BB på 50-100 meters avstånd. Utkommen i rännan höll sig fartygetpå föreskrivet avstånd med maskinerna görande 15 knop. Omkring kl 16.24 uppfattades c:a 3 streck på BB bog mistsignaler från ett annat fartyg under gång. Utan att sakta ner farten eller stoppa maskinerna fortsatte färjan på sin kurs 70 under avgivande av en långt utdragen signal i tyfonen. 1 2 tidsminuter senare iakttogs konturerna av ett fartyg på ett avtånd av ca 50 meter om BB .Fartyget,som senare befanns vara tyska marinens "Hans Rolshoven" gjorde god fart och då fara för kollision förelåg slog m ombord på K.G.V full back på BB maskin och stopp å STB. Omedelbart därefter slogs back även på STB maskin. Några sekunder senare kolliderade fartygen. Färjan erhöll ansenliga ovanbordsskador men kunde sedan det andra fartyget backat klart och försvunnit i tjockan fortsätta till Trelleborg med de vattentäta dörrarna stängda.

Orsak: Kan ej med ledning av enbart det ena fartygets sjöförklaring med säkerhet bedömas men vill det synas som om båda fartygen burit skuld till ombordläggningen. Detta dock endast under förutsättning att det tyska fartyget befunnit sig på fel sida av de i farleden utplacerade flytbojarna. Den svenska färjans vaktbefäl å kommandobryggan begick under rådande förhållanden de oförsvarliga felen att för det första framföra fartyget med full f t (eller så gott som full fart) i tät tjocka,och för det andra att ej stoppa maskinerna då man för om tvärs hörde mistsignaler från ett annat afrtyg under gång vars läge var obekant.

Besiktningsrapport

Besiktning i Trelleborg 14.6 och i Malmö 15-16.6.42
Förutom plåtskador å bordläggning,spant,skottstag,avvisare,listjärn etc hade eldarnas tvättrum ramponerats liksom i 5 eldar-och matroshytter. inkl 4 st 10" fönsterventiler som måste förnyas och ytterligare 4 som måste repareras.I en koj i en matroshytt förstördes alla sängkläder och matros A.H.Petterson förlorade en uniformskavaj,en mössa,ett par skor,tvålkopp och rakborste medan eldare S.Lundh förlorade 4 böcker, 22 cigarrcigaretter, 25 gram shagtobak och matros Gunnar Nilsson en överdragskavaj.

Tysk kollisionsrapport

Till svenska översatt haverirapport som tyska konsulatet i Malmö 8.10.42 översände till maskiningeniör Petterson, SJ, Malmömed eb bilaga med skadeståndskrav på RM 8500 för Hans Rolshoven."Härtill kommer den ännu icke

KONUNG GUSTAF V 14.6.42

företagna reparationen av bogsprötet som antagligen kommer att belöpa sig till RM 2850:-." Denna rapport inkom till KK 28.10.42.

Fartyg: Luftvärnsfartyget"Hans Rolshoven". Fartygschef: W.Bickeleit.
Rapportställe: Marineflughafenkommandantur Bug/Rügen.
Haveriplats: N 54 31,5′- O. 13 44′. 14.6.42 kl 17.26 tysk sommartid.
Väderlek: Dimma,vind NO 1-2 Sjöhävning 1. Sikt 1.
Inga personskador. Skador på "Hans Rolshoven." : Den utfallande förstäven intryckt på BB sida till 2 meter över vattenlinjen.

Hans Rolshocen var på väg Swinemünde-Sassnitz.Hade kastat loss kl 14.20,lagt ut, passerat vågbrytaren 14.32, passerat angöringsbojen 14.40, ändrat kurs 14.54,sedangått med hög fart i tjocka från 15.06 under mistsignalering. Full fart 15.34 men 17.16 åter dimma. Gått med halv fart. Kl 17.18 beordrades " Klart för manöver" då man ämnade ankra till dess tjockan lättat. Kl 17.20 kursändring till 250° (tvångskurs) mot Sassnitz.Under kursförändringen hördes mistsignaler från en ångare på väg. Signalerna hördes om STB snarare föröver än tvärs.Slagit sakta fart kl 17.22.Stopp i maskin kl 17.24. Kl 17.26 hördes en mistsignal ungefär 4 streck om STB ävensom bruset från bogsvall,därefter siktades en höh bogvåg. Back slogs då på maskintelegrafen,signal gavs,varefter ett ångfartyg som närmade sig med hög fart blev synligt. En sammanstötning kunde ej förhindras. I kollisionsögonblicket var kurse 243°,rodret låg 15° STB,synvidden uppgick till 180 meter. Innan de båda fartygen kommit i sikte av varandra måste färjan ha ändrat sin kurs STB hän. När fartygen kommit i sikte av varnadra gav färjan STB-signal ocb STB roder samt gav 3 korta ljudsignaler. Sammanstötningen följde sedan färjan,som då ännu gick med mycket hög fart,hade passerat vår bog ändarill sin brygga. De ringa skadorna på båda fartygenk kan endast bero på att Hans Rolshoven låg utan fart. Hande Rolshoven gjort fart skulle förstävén ha tryckts in i stället för att,som nu, böjas åt BB. Ej läck under VL. Enligt meddelande av föreståndaren ~~och~~ å järnvägsstationen och uppgift i dagboken hade KGV lämnat förjhamnen kl 17.03.Från järnvägsstationen till kollisionsplatsen är avtåndet 3,8 sjömil för vilket färjan behövde 23 minuter inräknat tiden för utläggningsmanövrer. Av ovan nämnda fakta framgår att kollisionsorsaken är den svenska färjans höga fart.

IX Ställningstagande av Chefen å tjänsteorten

Skulden till sammanstötningen reservationslöst att söka hos ledningen å avenska färjan Konung Gustaf V.Tack vare sin backmanöver undgick Hans rolshoven att träffas midskepps eller åtminstone längre in på förskeppet. - Kollisionen inträffade 15 minuter efter det färjan lämnat Sassnitz hamn.

1e offizier Bickeleits rapport

Stoppade maskinerna kl 17.24.På backen befunno sig timmerman Julius Berghamn

KONUNG GUSTAF V 14.6.42

samt underofficerarna Watlz och Kern. På bryggan av 1e officer Bickeleit, vakthavande officer A.Schäfer, matros K.Wichern till rors, längre bort på bryggan som utkikar matroserna Heinrich Lauriens och Plaga, wachtmeister Otto Schirmer, 2 flaksoldater och underofficer Engel. Kl 17.26 hördes 4 streck om STB en mistsignal och bruser av ~~en bogvåg~~ bogsvall, så siktades i tjockan en hög bogvåg och ett stort fartyg kom emot oss ur dimman från STB med mycket hög fart. Bickeleit slog back och gav 3 ljudsignaler. I kollisionsögonblicket var kursen 243°, rodret låg 15° STB. Då ljudsignalerna gavs var det andra fartyget på grund av sin höga fart redan förbi oss ända till i höjd med sin brygga och tryckte med skrovet vår utfallande stäv med bogspröt åt BB ner till bara 2 meter över vattenlinjen. Färjan försvann sedan i dimman. Efter kollisionen gick vi med krossat förskepp med sakta fart och kurs rv 200° ut ur tvångskursen för att ankra utanför densamma. Kl 17. 42 fälldes STB ankare plys 75 famnar kätting på 24 meters vatten 0,3 sjömil i rv 198° från den östliga svarta bojen vid minleden till Sassnitz. Sänt gnistmeddelande till Bug kl 17.46 om kollisionen Mistsignalerat. Hivat upp 20.28 och med måttlig fart under mistsignalering löpt in till Sassnitz. Passerat vågbrytaren 20.57, förtöjt vid piren 21.20.

UO Engels berättelse

Jag kom upp på bryggan 5 minuter före kollisionen. Maskin hade stoppats och mistsignaler avgavs regelbundet. En mistsignal, som mycket fort hördes närmare, uppfattades om STB. Då gjordes båda maskinerna klara till manöver. Strax därpå hörde jag brus av vatten och ut dimbanken kom ett stort vitt fartyg med 12-14 knops fart som tråffade vår stäv och slog av den ner till 2 meter över VL för att sedan passera oss och försvinna i dimman.

Timmerman Julius Berghamn

Var på Hans Rolshovens back vid kollisionen. Hörde färjans signaler allt starkare, men ännu syntes ingenting av fartyget. Så hördes bruset av bogvågen, så kom förskeppet i sikte. Fartyget kom emot oss med hög fart, gick ännu fritt för oss med stäven men tryckte med bogen vår stäv åt sidan.

Färjans befh instämd till Rådhusrätten

Den 20.4.43 insände sjöåklagaren Gösta Berlund stämningsansökan till Trelleborgs rådhusrätt mot Befälhavaren Karl Gustaf Emil Westberg på Konung Gustaf V. " Av utredningen framgår bl.a att tågfärjan fått gå med full fart oaktat tät tjocka var rådande, samt att tågfärjans maskiner inte stoppats omedelbart efter det en signal hörts för om tvärs från annan maskindrivet fartyg ." Sjöåklagaren yrkat ansvar å kapten Westberg jämlikt 293 § Sjölagen samt 25 kaptitlet 17§ Strafflagen för vållande till Sjöolycka och försummelser i tjänsten. Målet utsatt att förekomma vid Rådhusrätten mån 24.5.43.

KONUNG GUSTAF V 14.6.42

Crew List

Befh Karl Gustaf Emil Westberg,Ötsergatan 2,Trelleborg
1e styrman H.C.Jönsson, f-04
2e styrman A.Assaeson,
rorgängare P.M.Andersson,
Timmermännen E.Jönsson & H.Nicklasson
Matroserna: A.H.Petterson, M.Berndtsson, A.Andersson, C.Wennström, Algot Andersson, O.Lindén, E.Karlsson, H.Andersson, G.Nilsson, Malte Nilsson, M.Wendt, H.Brandt, H.Persson,
Borstare H.Magnusson
Städerskor: Ellen Weltz, Gudrun Berglund,Agnes Nilsson, Lisen Mårtensson.
Övermaskinist T.Asp
2e maskinist J.Roos
3e maskinist E.Holm.
3e maskinist B.Olsson
Maskinskötare A.Sonesson
Maskinvakter: A.Jonasson, J.Gullberg, O.Larsson, K.M.Jönsson,F.W Nilsson.
Eldarna: A.Söderlin, H.Norman, N.Andersson, S.Lundh, K.Petterson,
C.F.Zander, K.E.Lindorff, V.E.Persson, N.H.Persson, J.G.Persson,
K.A.Mattsson, G.T.Jönsson, I.M.Svensson.
Hovmästare Karl Engdahl
Kassörska Nanna Ekström
Kassabiträde Ingeborg Dybäck
Kokerskor: Elsa Malmborg,Ella Kinnander, Alfrida Olsson.
Kallskänka Anna-Lisa Hansson
Städerskor Inga Jönsson & Anna Olsson
Diskerskor: Klara Österlund & Märta Beck
Köksor: Greta Sjölin, Elly Lundberg, Greta Mårtensson.
Servitörer: Hasse Svensson, Kurt Svensson, Gösta Jönsson, Erik Krakau,
Hugo Palme.
Officersuppassare: Stig Sandberg, Börje Nilsson, Malte Nilsson, Erik Åkesson

---

Kapten Westberg: Hög fart förhindrade minsprängning.

I sin skriftliga inlaga till Rådhusrätten hävdade kapten Westberg bl.a att han måst hålla så hög fart för att inte riskera tt komma utanför rännen genom minfältet, vilken ränna är 50-100 meter bred. På grund av tidigare långa och så gott som dagliga erfarenhet av navigering av färjan,vistte jag att jag med angiven kurs rv 65° (gyrograder) från Sassnitz yttre fyr och rv 70 från boj nr 1 ,och fart av c:a 15 knop (= 116 varv/min) skulle komma att hålla färjan inom den av militärmyndigheterna anvisade rännan om 50-100 meters bredd söder om bojarna 1-3 och 8,ävensom att jag vid varje tidpunkt

Konung GUSTAF V 14.6.42

maskintelegraf och kunde därför genast slå Babords back. Så snart jag med höger hand fick grepp om STB telegraf slog jag backmanöver även på STB maskin,men måste därvid före back passera Stopp. I maskindagboken har antecknats en intervall mellan berörda backmanövrer av en minut,men nligt vad maskinisten meddelat mig,har denna anteckning blott föranletts därav att maskinisten velat utvisa någon obetydlig tendens till tidsskillnad,men därvid icke använt sig av annan tidsbeteckning än hela minuter. Nu nämnda förhållande torde inte vara av någon relevant betydelse i målet,utan har här omnämnts endast för ordningens skull. Sedan fartygen kommit inom synhåll för varandra har kollisionen varit oundviklig. Hans Rolshoven har framgående i förhållande till färjan i ungefärligen rät vinkel (hon torde ha legat under STB-gir) och med relativt stark fart tryckt sin förstäv in i färjans sida där en relativt starkt förskjutning uppkom å BB sida. Hans Rolshovens i fören placerad märke, en dubbelörn,blev sittande intryckt i färjans bordläggning. Som framgår av sjöförklaringsprotokollet hade färjan vid kollisionen i det närmaste upphört att göra fart genom vattnet. ((Här har sjötekn. konsulenten i rött i marginalen satt ett Stort ?)) för den närmast föregående meningen)) på grund härav och det förhållandet att kursern dock icke synberligen mycket torde ha avvikit från rät vinkel samt beskaffenheten av sakdan å färjan (tryckskada av Hans Rolshoven i detta fartygs egen kursriktning) måste skadan å färjan helt ha föranletts av Hans Rolshovens fart ,icke färjans fart. Jag är av den övertygelsen att Hans Rolshoven hade stark fart .Någonting som också torde ha utgjort en förutsättning härför är att Hans Rolshoven är ett luftbevakningsfartyg. I följd av Hans Rolshovens fart hade färjan vid kollisionen gjort en avsevärd kursändring STB hän. Vid noggranna beräkningar har jag funnit att plasten för kollisionen ligger 3,9′från Sassnitz yttrefyr. "

Fortsättningsvis kritiserar Westberg uppgifterna i Hans Rolshovens sjöfrrklaringshandlingar "varav jag har blibit i tillfälle att taga del." "Hans Rilshoven har uppgivit att dess förstäv till 2 meter över vl intryckt åt BB.Detta förhållande visar icke på något sätt hän på att något förvållande skulle ligga ångfärjan till last eller att ångfärjan skulle ha naviger at på annat sätt än som meddelats på min sida." Westberg kritiserar att Hans Rolshoven inte uppgivit sina kurser vid olika tillfällen och finner andra uppgifter motsägande och oförklarliga. Westbegg hävdat att Hans Rolshoven inte kan ha hört färjans mistsignaler om STB eftersom det tyska farget i så fall skulle ha legat inne i minfältet.. " Under vördsam anhållan att jag måtte frikännas från allt ansvar överlämnar jag målet till avgörande."

Trelleborg 23.5.43

K.G.Westberg

Befh på tågfärjan Konung Gustaf V.

KONUNG GUSTAF V 14.6.42

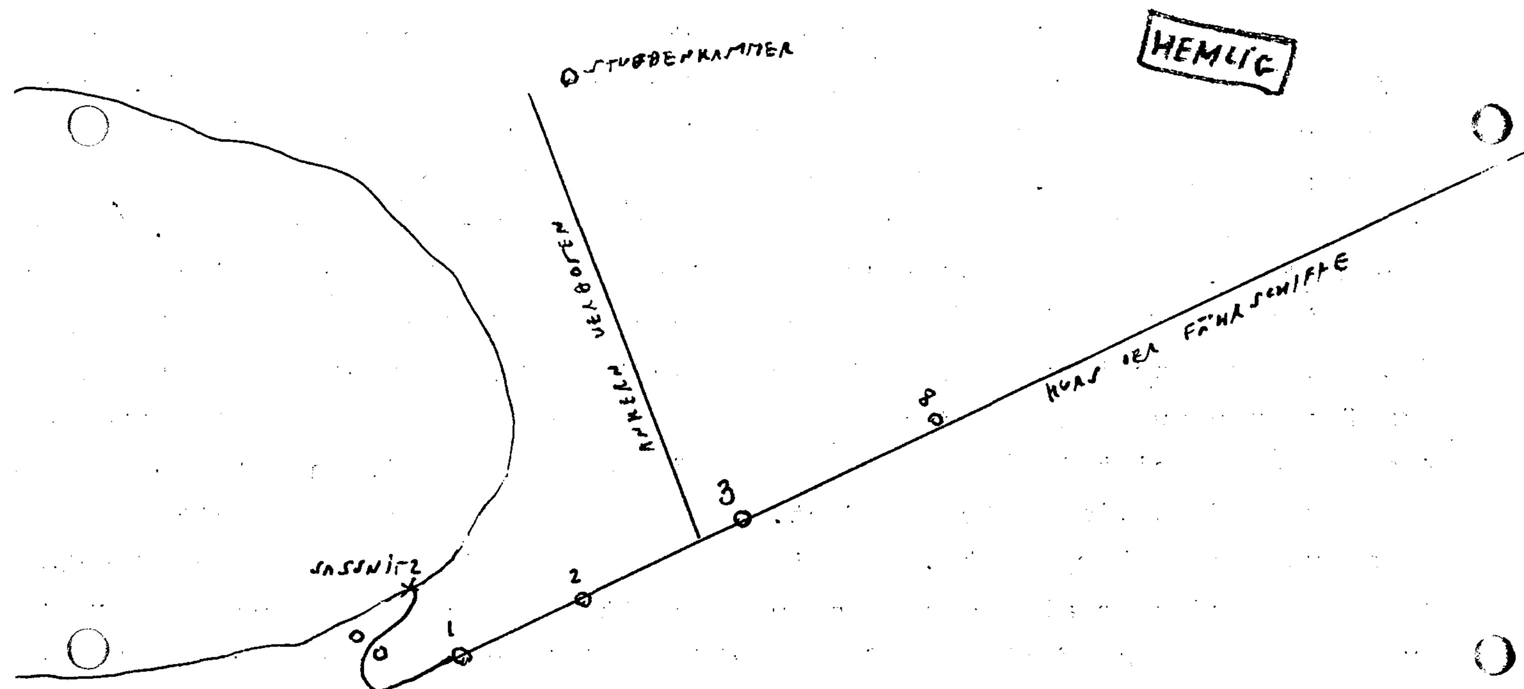
under navigeringen skulle känna färjans positioner,nord såväl som öst. Hade jag däremot framfört färjan med lägre fart,hade, på grund av att strömmens fart och riktning icke voro kända (eller kunnat utrönas),snabbt en osäkerhet i besticket på flera hundrameter uppkommit,denna osäkerhet hade växt ytterligare, och jag hade utsatt färjan för alla de faror som genom navigeringsföreskrifterna skolat undvikas. Man får observera att den jämförelsevis långa färjan i den smala rännan lätt och snabbt skulle utsatts för avdrift.C:a en minut före kollisionen hördes en mistsignal från ett annat fartyg i riktning c:a 3 streck på färjans BB bog,alltså från em riktning som med hänsyn till miliitärmyndigheternas föreskrifter var den riktiga. Som jag nyss påpekat ha motiven till hållandet av ifrågavarande fart ,såväl före mistsignalens iakttagande som nu under c:a en minut därefter vari desamma: jag har hållit denna fart för undvikande av osäkerhet i besticket. Jag visste att jag blott med den farten kundekänna mig säker. Hade jag frångått farten ,skulle i en så smal ränna som denna en osäkerhet i besticket på flera 100 meter snabbt kunnat uppkomma,och vad detta skolat betyda för fartyget - med dess jämförelsevis stora bemanning,passagerarantal och godslast - kan envar förstå då man betänker att vattnet intill rännan är späckat med minor och att ett flertal minsprängningar inträffat därstädes. Det är alltså bl.a ~~faromomentet~~ faromomentet med hänsyn till alla minorna som inverkat. Ett annat moment,som under hela navigationen kommit att inverka är det att fartyg på ingående till Sassnitz ovillkorligen skolat hålla sig i den andra rännan,d.v.s. såvitt angår bojarna 1-3 och 8,norr om bojarna. Hela navigeringsanordningen har,med hänsyn till krigsförhållandena, varit av extraordinär art; någon sjöfart skulle icke över huvudtaget på grund av krigsförhållandena ha förekommit därstädes.Från detta läga har de krigförande myndigheterna medgivit undantag och genom militär befallning anvisat utgående sjöfart allenast södra rännan och ingående sjöfart allenast norra rännan.Fartyg ha skyldighet att följa militärmyndigheternas föreskrifter,och man kan vänta att dessa föreskrifter synnerligen noggrant iakttagas just av krigsfartyg. - Som redan nämnts var det c:a en minut före kollisionen som Hans Rolshovens mistsignal uppfattades. Då Hans Rolshoven strax före kollisionen blev synlig,hade hon märkligt nog en kurs av 200° (enligt 1e styrman Johannsen 180°) som i ungefär rät vinkel skar färjans kurs,och Hans Rolshoven synes tidigare ha befunnit sig norr om den för ingående seglats till Sassnitz avsedda minfria rännan,alltså å otillåtet område. Full back slogs ögonblickligen å BB maskin och stopp på STB. Omedelbart därpå full back på STB maskin. Jag tillfogar att dessa manövrer gavs så snabbt efter varandra att de flöt samman. Jag kunde lika gärna sagt att de utfördes samtidigt. Jag hade redan förut handen på BB

KONUNG GUSTAF V 14.6.42

Skadefptos från Kockums

I KK-dossiern ingår en serie fotografier av färjans skador,tagna vid Kockums varv. Hålet på KGV, när skadad plåt bortskurits, går genom 3 däck på BB bog så att i översta luckan endast "Konung" står kvar,resten av namnet är borta. Själva det ursprungliga hålet var c:a 3 meter långt och knappa 2 meter högt,all intryckt plåt inräknat.Aktxxxxxxxxxxx Akter därom och under hålet skrapmärken. Vad som föranlett bortskärning av plåtarna med namnet "Gustaf V" framgår ej av fotona. Ingen skada där efter kollisionen. Dubbelörnan från Hans Rolshoven finns med på bild och var knappt en meter i höjd.

==



Bilaga D -Sjöförkl.protokollet

MÅLET KOM UPP I TRELLEBORG 12.7.43 HEMLIG

Protokollet omfattar 101 sidor plus bilagor,bl.a skissen ovan.

UTSLAGET AVKUNNADES 26.7.43

Åtalet lämnat utan bifall av Rådhusrätten. Protokollet hemligstämplats i 10 år jämlikt lagen av den 28 maj 1937.

" ....Må anses ävenledes styrkt att Westberg på grund av de säregna, utav. krigsförhållandena påkallade och utfärdade navigeringsföreskrifterna som vid tiden för omförmälda händelseförloppet varit gällande å linjen Trellborg- Sassnitz och omvänt, haft fog för sina vidtagna särskilda åtgärder före och vid i målet angivna kollisionstillfället, varvid han i den uppkomna situationen otvivelaktigt icke utan berättigande ansett sig nödsakad

KONUNG GUSTAF V 14.6.42

att avvik a från eljest giltiga normer för sjöfartens behöriga utövande, prövar Rådhusrätten,med beaktande av samtliga i målet förekomna omständigheter jämväl i övrigt rättvist förklara vad Westbergx lagts till last icke vara av beskaffenhet att ör honom böra föranleda ansvar,vadan åtalet mot honom varder av Rådhusrätten lämnat utan bifall."

Utslaget överklagat

Detta utslag överklagades 12.8.43 av sjöåklagaren Gösta Berglund med begäran att Hovrätten ville bifalla den av honom i målet vid Rådhusrätten förda ansvarstalan. Sjöåklagarenmeddelade samma dag KK att besvär mot utslaget av honom anförts hos Kungliga Hovrätten över Skåne och Blekinge.

"... Dessa färjor är en fullkomlig plåga för sjöfarten."

Promemoria av KK sjötekniske konsulent 17.8.43

Angående kollisionen mellan K.G.V & Hans Rolshoven .

Efter att hava tagit del av samtliga handlingar i det av Rådhusrätten i Trelleborg avgjorda målet mellan Sjöåklagaren i KK å tjänstens vägnar å ema sidan,samt sjökaptenen K.G.E.Westberg aå tågfärjan Konung Gustaf V å andra sidan, får jag med anledning av den frikännande domen anföra följande.

Rådhusrätten har i sitt icke helt eninga utslag av den 26.7.43 ansett att befh"på grund av de säregna utan krigsförhållandena påkallade etc (se ovan) ... för sjöfartens behöriga utövande." Undertecknad har i sitt till KK ingivna memorial sv den 21.6 d.å. framhållit att sedvanliga int. försiktighetsåtgärder ur sjösäkerhetssynpunkt icke blivit vidtagna av befh. För den praktiske navigatören ligger det i öppen dag att - alla teoretiker till trots - även i ovannämnda fall sjövägsreglernas bestämmelser bort ha blivit efterlevda. Faran för att skapa precedensfall är uppenbar om Statens tågfärjor skulle tillåtas att vid vissa angivna tillfällen bryta mot gälland nabigeringsregler. Likartad trafik i av Tyska myndigheter utbojade rännor förekommer och har förekommit från snart sagt alla betydande hamnar i SW Östersjön,för att inte tala om dylika bojleder bland minfälten i öppen sjö, och har,och har befh å vanliga handelsfartyg av olika anledningar under pågående världskrig blivit åtalade för brott mot samma artikel 16 i förordningen för undvikande av ombordläggning.En oundviklig följd av domutslaget i Trelleborg skulle bliva den, att strandnings- & kollisionsfallen vid framförande av fartyg i disigt väder och tjocka mångdubblades,till följd av befälhavarnas lättförståeliga åstundan att minska resans seglationstid och därmed förknippade risker från såväl minor som ubåts- och luftangrepp.
I ovan nämnda ombordläggningsfall förelåg dock en sådan unik situation att, som jag tidigare framhållit, det icke spelat någon roll om fartyget ifråga

KONUNG GUSTAF V 14,6.42

gjort 5 eller 15 knop,enär en relativt svag ström i båda fallen kunnat sätta färjan utanför den svepta inseglingsrännan. Ej heller hade skillnaden mellan föreslagna 10 knop och de gjorda 15 fått någon praktisk betydelse med aveeened på de i närheten befintliga förbjudna uppankringsområdena (undersförstått: minfälten)vilket tydligt bevisas därigenom att Hans Rolshoven vid tillfället legat och letat efter inseglingsbojarna. Som även tidgare framhållits fanns god plats för ett fartyg att att gå till ankars utanför rännan. En av rättens ledamöter och de båda sakkunniga har som förmildrande omständighet bl.aframhållit att färjan " haft en kurssom med hänsyn till nordgående ström satts 2 grader sydligare än den enligt sjökortet uttagna riktningen"; således höll färjan en kurs " som medförde viss säkerhetsmarginal"med avseende på ev. rinnande ström. Denna uppgift lämnades av färjans vakthavande styrman den 12.7.43 vid rättegången.Vittnet sade sig nu vilja minnas att 2 graders avdrift kommit till användning och trodde att vaktbefälet på ingående till.Sassnitz iakttagit en nordgående ström. Det synes mig vara ägnat att förvåna att en sådan viktig detalj ej med ett prd omnämnts av varken befh eller styrmannen vid vare sig sjöförklaringen eller Rådhusrättens första sammanträde.Men om så även varit fallit ,att avdriftsberäkning blivit företagen, hade denna kunnat bli ödesdiger ur navigeringssynpunkt då ingen av däcksbefälet med säkerhet hade vetskap om att strömmen vid färjans avgång rann i samma riktning som då fartyget varpå ingående. Strömmarna i Öresund,bältena och södra Östersjön kunna ändra riktning på några få timmar. Befh borde därför,vilket jag fortfarande hävdar, med högst 10 knopa fart och utan avdrift på styrkompassen satt kurs på boj nr 1; en distans som tagit fartyget endast 4 tidsminuter att tillryggalägga från tvärs yttre pirhuvudet. Sedan bryggbefälet vid passerandet av bojen på några få meters avstånd gjort sig underkunniga om strömmens styrka och riktning – på vad sätt torde knappast behöva nämnas – hade kursen behållits eller ev ändrats så att även bojarna nr 2 och 3 med säkerhet kommit i sikte. Denna rutinmässiga navigering,som ju tyska marinmyndigheterna genom utläggning av <u>3 bojar</u> från början ansett böra komma till användning i osiktbart väder,behövde inte ha varit liktydigt med att under sakta fart "leta efter bojar" ,vilket de båda sakkunniga säger kunde ha fått allvarliga konsekvenser.till följd. De sakkunniga framhåller även med skärpa att befh navigerat ~~ing i tjocka med full fart till följd av omständigheterna varit [illegible]~~ på tillbörligt sätt vid framförandet av fartyget i tjockan med full fart till följd av att omständigheterna varit abnorma. Härmed avses av allt att döma endast full fart i rännen mellan pirhuvudet och boj nr 3,oavsett uppfattade mistsignlaer från mötande fartyg eller ej. Man kan således dra den slutsatsen att befh efter passerandet av boj nr 8 hade för avsikt att börja efterleva de internationella sjövägsreglernas bestämmelser.Vakt-

KONUNG GUSTAF V 14.6.42

havande styrmannen sägersig nämligen ha fått noggranna föreskrifter rörande iakttagandet av sista stycket i artikel 16. Denna de sakkunnigas underförstådda och tillrättalagda tolkning håller dock inte streck. Det kan nämligen inte råda någon tvekan om att fartyget både tidigare och efter kollisionen gått med full fart i tjocka. Vakthavande styrmannen säger bl.a i sitt till rätten lämnade intyg:" Färjan framfördes dagligen ,eller så gott som daglige å samma kurser,men då givetvis med full fart. Noggranna anteckningar fördes över de tider som fartyget använde å de olika kurserna och sistanserna. Med hjälp av dessa anteckningar kunde färjan trots tjockan framföras med "ganska stor säkerhet ochutan större risk att komma utanför de av myndigheterna utfärdade gränserna - detta dock under förutsättning att fartyget framfördes med full fart,enär anteckningarb hänförande sig till andra farter saknades." - I detta sammanhang måste upplysningsvis framhållas att trafiken mellan Sassnitz och Trelleborg - liksom Kielkanalen - Skånekusten m.fl platser - framfördes hela vägen efter av tyskarna utlagda olika brutna bojsystem. Ett annat vittne, kapten Granberg,meddelar" att färjan kunde stoppas på en fartygslängd och det kunde man göra med 15 knops fart.Denna fart måste betecknas som måttlig med hänsyn till att färjan med sin stora maskinstyrka ägde utomordentligt stor stoppförmåga. I allmänhet kördes också med 15 knop även under tjocka." -En annan fartygsbefälhavare,Assarsson,framhåller att han sedan dec 1941 tjänstgjort som styrman å färjan och att"denna brukade gå med 15 knops fart ", och det hade inte förvånat vittnet," att farten även vid ifrågavarande tillfälle uppgått till 15 knop." -Själv har undertecknadmellan förra och nuvarande världskrigvid flera tillfällen,såsom befh å fartyg tillhörande ett linjerederi,iakttagit ifrågavarande färjor komma ut från Trelleborg i tjocka med full fart eller så gott som full fart, även då de skurit vanliga "landsvägen" nära nog vinkelrätt med dess starka trafik mellan Falsterbohus fyrskepp och Sandhammaren. Jag har därför vid ett flertal tillfällen oförblommerat såsom min och andra sjöfartsmäns åsikt framhållit att dessa färjor,liksom motsvarande utomlands, äro i disigt väder och tjocka en fullkomlig plåga för den övriga sjöfarten.

Bo Bergström

HOVRÄTTENS UTSLAG DEN 17 MARS 1944

"Av utredningen framgår,att vid kollisionen och tiden närmast dessförinnan tät tjocka rådde så att sikten inte uppgick till mera än 100-200 meter, att färjan efter avgången från Sassnitzoch till någon tidsminut före kollisionen framgått med full fart eller 15 knop,att färjan med denna fart under gynnsammaste betingelser icke kan bringas att stanna på kortare sträcka än omkring 170 meter, att färjans maskin icke stoppats då man å färjan omkring kl 16.24 för om tvärs på BB bog uppfattade en mistsignal från Hans Rolshoven som då ännu ej kunde iakttagas från färjan, att ,sedan Hans Rolshoven siktats

KONUNG GUSTAF V 14.6.42

på kort avstånd, å färjan slagits full kraft back,att kollisionen inträffade omkring kl 16.26 å en mellan bojarna nr 3 och 8 belägen punkt, varifrån färjan hade en gångtid av ingefär en minut till boj nr 8 där farleden Stettin-Swinemünde-Sassnitz-Trelleborg mötte och att Hans Rolshoven, som var på ingående till Sassnitz, före kollisionen gått med sakta fart som ytterligare nedbringats innan kollisionen inträffade.Väl får tillika, såsom Westberg åberopat,anses utrett att ,enligt föreskrift av tyska militärmyndigheter ,fartyg på ingående till Sassnitz skulle hålla sig i norra rännan i farleden,att kollisionen inträffade i södra rännan och att Hans Rolshoven ,som var på ingående till Sassnitz, alltså framförts felaktigt. Med hänsyn till försvårad ortsbestämning i tjockan för fartyg,som norrifrån eller från Swinemünde och Stettin voro på väg till Sassnitz och som vod boj nr 8 hade att företa en avseväro kursändring, borde Westbergs tagit i beräkning att dylikt fartyg kunde vid kursändringen komma över på fel sida av farleden. Till undvikande av sammanstötning av sådan anledning hade för dess skull Westberg - trots föreskriften om enjelriktad trafik i farleden - bort, åtminstone efter det boj 3 passerats,avsevärt nedsätta färjans fart ,varjämte Westberg bort stoppa färjans maskiner då mistsignalen från Hans Rolshoven hördes. Genom att uraktlåta dessa åtgärder måste Westberg anses ha medverkat till kollisionen.Till sitt fredande från ansvar har Westberg vidare åberopat ,att färjan, för att ej utsättas för avdrift från farleden med risk att komma in på minerat vatten,måst framföras på sätt som skett. Utredningen ger emellertid vid handen att färjan inte hade någon nämnvärd sidovind.Westberg har inte påstått att någon särskilt stark sidoström rådde.Med rådande svaga vind var inte heller dylik ström att vänta i detta farvatten. Att sådan ström ej heller rådde,framgår därav,att färjan - trots att den stoppats vid kollisionen och därefter legat stilla mågra minuter - likväl inte synes ha råkat i avdrift.Uppenbarligen har färjan vid andra tillfällen gått genom farleden under vida hårdare sidoverkande vind coh ström än som rådde under ifrågavarande färd,utanatt därvid otillbörlig risk förelegat för att den skulle sättas ur farleden. Vidare kan det inte antagas att farleden inte var avsedd att ensunder svag vind och svag ström kunna befaras av fartyg, vars maximifart understiger den fartvarmed färjan vid tillfället framförts eller 15 knop. Såvitt framgår av det i målet företeddameddelandet den 18.5.42 från Chefen för Öresunds Marindistrikt voro övriga i meddelandet berörda farleder - vilka i ej ringa utsträckning trafikeras av sådana handelsfartyg varsmaximifart ej uppgår till 15 knopicke bredare än Sassnitzleden. Fara för avdrift ur rännan vid nedsatt fart och lämplig kurssättning kan alltså icka antagas ha förelegat för färjan under de gynnsamma vind -& strömförhållanden som rådde vid kollisionstillfället. Kungl .Hovrätten finner förty att Westberg ej kan för sin åtgärd

KONUNG GUSTAF V 14.6.42

att i rådande tjocka framföra färjan med full fart och för sin underlåtenhet att stoppa maskierna då mistsignalen från Hans Rolshoven hördes,åberopa fara för avdrift. För övrigt må bemärkas att därest Westberg ansett att färjan i tjockan inte kunde framföras i farleden med nedsatt fart och i övrigt under iakttagande av behörig hänsyn till eget och andra fartygs säkerhet utan att fara för avdrift komme att föreligga,hade Westberg ej bort låta färjan lämna Sassnitz förrän tjockan lättat. På grund av det anförda finner Kungl.Hovrätten Westberg ej kunna undgå ansvar i målet; och prövar Kungl.Hovrätten förty lagligt att, med upphävande av Rådhusrättens utslag,döma Westberg,för vilken omständigheterna må anses förmildrande,jämlikt 293§ Sjölagen samt 25 kapitlet 17§ och 4 kapitlet 1 och 2§ strafflagen att för vållande till sjöolycka i tjänsten böta 15 dagsböter om 15 kronor till Kronan."

Kapten Westberg gick till Konungen i skrivelse som Inkom till Justitierevisionens expedition 30.5.44.

.... "Till vad jag tidigare anfört rörande de omständighter som föranlett mig att vid tillfället framföra tågfärjan "Konung Gustaf V" på sätt som skett, har jag intet att tillägga. Visserligen förstår jag nu att riktigheten av mitt förfarande kan vara föremål för delade meningar,men jag ställer för mig själv den frågan,huruvida det verkligen är med billighet överensstämmande,att förfarandet under de föreliggande omständigheterna utlöser ett straff för tågfärjebefälhavaren, Dey synes mig icke rimma så väl att samtidigt göra gällande,dels att en dylik befh även under fredsförhållanden har indirekt order att gå med otillbörlig fart och att huvudfelet vire Statens Järnvägars, dels ansvarsyrkande å färjebefh för att han -före det att ljudsignalen från Hans Rolshoven uppfattats - i en situation som den nu ifrågavarande (med dess speciella navigeringsföreskrifter etc) framfört färjan med i målet angiven hastighet. Vad angår hastigheten efter det att ljudsignalen uppfattats,har jag ställt mig också den frågan,huru saken skulle bedömts,därest jag av ljudsignalen föranletts att vidtaga åtgärder som drivit färjan in i minbältet med en katastrof som följd, och det sedan visat sig att min uppfattning om Hans Rolshoven som ett i den andra farleden framgående fartyg varit riktig! Hovrättsrådets Herrlins avvikande mening synes mig innefatta svar på den först berörda frågan.

Malmö 27.8.44
Underdånigst
K.Westberg.

Kungl.Maj:ts Utslag,daterat 3.1.46

Kungl Maj:t har i nåder låtit sig föredragas handlingarna i detta mål.

KONUNG GUSTAF V 14.6.42

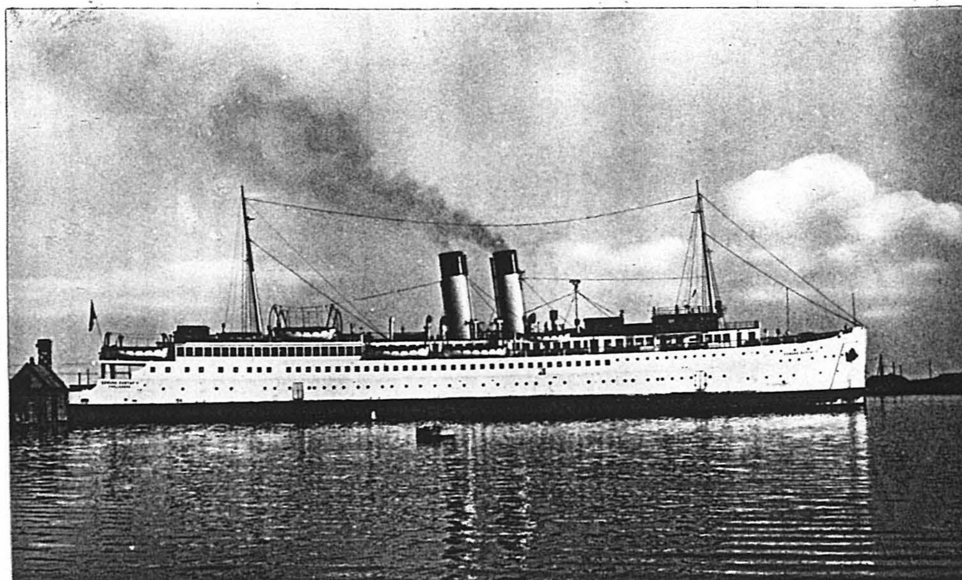
Väl har, såsom angivits i Hovrättens utslag,Westberg låtit färjan framgå medstarkare fart än som enligt de för sjöfarten i allmänhet gällande reglerna bort förekomma vid tät tjocka.Med hänsyn emellertid till de av kriget föranledda förändringar a i trafiken ocj då Westberg icke kan anses hava helt utan fog handlat efter den uppfattningen att hållandet av hög fart vore av särskild betydelse för resans lyckliga genomförande, är vad i detta avseende lagts Westberg till last icke av beskaffenhet att böra för honom medföra straffpåföljd. Däremot finner Kungl.Maj:t ,lika med Hovrätten, Westberg icke kunna undgå ansvar för det att han,sedan ljud signalen från Hans Rolshoven uppfattas å förjan och faran för sammanstötning måst vara påtaglig, underlät att stoppa färjans maskin.
Under dessa förhållanden varder det slut, vari Hovrätten stannat,av Kungl Maj:t allenast i så måtto aändrat,att antalet dagsböter nedsättes till 10. - Vidkommande nådeansökningen finner Kungl Maj:t anledning ej förekomma att medgiva lindring i vad sålunda blivit dömt.De av domstolarna med stöd av lagen den 28 maj 1937 meddelade föreskrifterna ((Hemligstämpeln)) varda av Kungl. Maj:t undanröjda.Det vederbörande till underdånig efterrättelse länder.

Gustaf V

Herman Zetterberg
Chef för Justitiedepartementet.

((Kungl.Maj:t upphävde alltså hemligstämpeln på handlingarna i målet den 3.1.46,detta till trots ligger akten ännu 1980 kvar i sekretessarkivet på KK))

Statens fartyg är ej assurerade,varför SÅAF och SKN stod helt utanför.
Se vidare Konung Gustaf V 19.10.42 torpedattack



HEMLIG

KAAPAREN 14.6.42

RAMMAD OCH SÄNKT AV NORSKA MS TUNGSHA UNDER KONVOJFORMERING OFF HALIFAX
EN AIR AV OVERKLIGHET ÖVER KAAPARENS UNDERGÅNG - SOM I ETT DRÖMSPEL.

Rapport

Avgick Halifax sön. 14.6.42 kl 11.08 destinerad till UK Rumslast av 4568 ton styckegods Ingen däckslast, Djup F 22'4'' - A 24'8'' 36 ombv crew samt 11 passagerar, varav 3 kvinnliga: totalt 47 ombv.
Rammad kl 15.18 samma dag av norska ms Tungsha under konvojformering c:a 3 nautiska mil syd till sydsydost Halifax East light vessel Disigt med dimbankar (foggy) med ½-1 miles sikt och moderat sjö och dyning Befh & 3e styrman på bryggan Ingen lots Utkik på bryggan. Antaglig orsak till olyckan : dimman Tungsha iakttogs först 3-4 streck akter om tvärs på STB sida (3 to 4 points abaft the beam om STB side) Kaaprens maskiner stoppats före kollisionen då Kaaparen följde i kölvattnet efter konvojfartyg nr 22. Kaaparen hade nr 23 Tungsha, som var lastad, kolliderade med Kaaparen ungefär 5 minuter efter det hon först siktats. Kaaparen gav 2 stötar i sirenen indikerande BB-gir (a turn to port) Kaaparen fick ett stort hål i bordläggningen till maskinrummet långt ner under vattenlinjen.
MS Tungsha låg kvar i närheten tills en korvett kommit upp och tagit ombord Kaaparens besättning och passagerare. Kaaparen flöt länge på maskinrumsskotten men ett försök att bogsera henne in till Halifax misslyckades och hon sjönk kl 21.03 med aktern före. Halifax 18.6.42

S Brusewitz
Befh

Journalutdrag

Sön 14 6 kl 10.45 pilot onboard and heave away anchor Stand by engines.
Kl 10.59 a m Anchor aweigh.
11.08 Left anchorage in Bedford Dock.
11.49 passed signal station Vessel under pilots order.
12.40 Pilot left Course south by east magn.
1.10 p m Log streamed and set at 0.
1.15 pm Chebucto HEAD abeam by sound.
1.20 Altered course to 090° T true, 113° Magn. 113° steer/log: 2.
2.10 "D" whistle buoy abeam by sound Altered course to follow in the wake of No 22. log = 8.
At approx 3 p.m signal to form convoy Slow down and stop engines.
At 3.18 ms Tungsha collided with ms Kaaparen amidships.
Engine logbook lost.

Statement by the master 16 June 1942

After weighing anchor the Kaaparen followed in the wake of Nr 22 Kaaparens

KAAPAREN 14, 6 ,42

number was 23.The weather was foggy,visibility poor, about half to one mile. A moderate sea and swell was running and the Kaaparen was pitching and spraying forward. The wind was fresh to strong from approx. east by north. After dropping the pilot at 12.40 p.m ,slow and dead slow speed was used on both engines, at times only one engine was used to maintain this station. At about 3 p.m I sighted the signal " form convoy" on number 22 and repeated it on my vessel . Ships of the convoy were seen all around within a radius of about half a mile. No 21 was seen about abeam on the STB side, distance about 4 cables, and no 22was still ahead at a distance of about 2 or cables . I noticed that Nr 22 had slowed considerably to allow No 21 to go ahead to take her correct station ahead of No 22. No 21 was going ahead very slowly This compelled me to stop my engines and keep to port, th bringing No 22 about 2 points on my STB bow, but still having headway it brought me almost abeam of No 22. At about 3.10 pm ships were closing from astern on both quarters . I went into the chart room to correct my watch from the chronometer, leaving the 3d officer on the STB side of the bridge . I was in the chartroom for approximately one minute and hearing the engine telegraph buzzer, I immediately returned to the bridge, hearing also the 3d officer giving the order "Hard aport!" - On returning to the bridge I immediately noticed one of the ships,which had come from astern,had altered course to port and was steering straight for the Kaaparen. I immediately ordered "Full ahead" on both engines, as only the STB engine was at full speed ahead, also blowing 2 blasts on the siren, indicatingmy intention of al ring course to port. I heard the engines start and felt the thrust on the bridge. The bearing of the approaching ship, which I found out to be nr 13, did not appear to change. To the best of my estimation the bearing was 3-4 points abaft the beam. Owing to having been stopped for about 5 minutes the Kaaparen did not seem to make any headway during the time the engines were put to " full ahead" and the collision, which occurred at about 3 18 pm.No 13 rammed the Kaaparen amidships on the STB side,holing herin the engineroom and putting No 3 lifeboat out of commission. After the collision the Kaaparen took a list to STB of about 10°. On finding it impossible to proceed, I put the engineroom telegraphs to stop. No buzzer rang, indicating that the electric power was discontinued. I the gave the order to the 3d officer to make the lifeboats ready . The chief engineer,who had just come from the engineroom, reported that the engine room was filling rapidly, that the watertight doors were closed forward, and that the one to the tunnels had been closed after his leaving engine room . The I ordered the W/T-operator to send a message to the commodore,stating that Kaaparen was sinking and had to be abandoned. Considering the safety of crew and pass-

KAAPAREN 14.6.42

engers I thought it advisable to abandon the ship and gave this order. I collected the secret books and tables, put them in the weigthed box and saw them sink After the passengers and some of the crew had left in the port boats, I left with STB boat No 1 I kept my boat in the lee of the Kaaparen until picked up by the corbette,which had already picked up the two other boats On boarding the corvette, I was requested by one of the officers there to return to Kaaparen with my chief officer and another member ot the crew, together with a naval boarding party, to endeavour to take the Kaaparen in tow. This I comlpied with 3 trials were made to get the Kaaparen under tow but all were unsuccessful,partly because the helm was jammed hard aport. During a couple of trips in ships lifeboat, ship's sextant, chronometer and some private instruments and some passengers luggage was salved On leaving the ship the first time, I had taken some ship's and secret papers with me All this time the Kaaparen was sinking more and more by the stern When the after deck was awash,it was considered unsafe to remain onboard and as all hope of saving the ship seemed lost, everyone onboard left in the lifeboat and returned to the corvette At 9 03 p m the Kaaparen sank, stern first.

Halifax 16.6 42
S.Brusewitz
Befh

Brev från Setterwall,Ud till Transatlantics VD, 17.6 42

Herr Generalkonsul,

I anslutning till gårdagens skrivelse, har jag äran härmed meddela att generalkonsulatet i Montreal i telegram till UD numera lämnat några kompletterande upplysmingar rörande ms Kaaparens förolyckande Generalkonsulatet har sålunda inberättat, att olyckan ägt rum den 14 innevarande månad kl 15 20 ,samt att besättningen utgjordes av 36 man Sjöförhör skulle verkställas i Halifax snarast möjligt. Tillika må framhållas, attolyckan i telegrammet betecknas såsom "vanlig" kollision vilken ägt rum "inom krigszonen." Detta förhållande - som synes innebära att Kaaparen icke kolliderat med örlogsfartyg - har föranlett generalkonsulatet att begära upplysning huruvida s k livbåtspengar enligt krigsrisköverenskommelsen skola utanordnas i nu föreliggande fall. I enlighet med per telefon träffad överenskommelse harjag anmodat generalkonsulatet att från red AB Transatlantics agenter i N Y inhämta upplysmingar rörande hyror, krigsriskersättning, ersättning för effektförlust mm, ävensom rörande de förmåner vilka böra tillerkännas sådana utländska sjömän som icke författningsenligt äro likställda med Svensk medborgare J Setterwall

KAAPAREN 14.6.42

TUNGSHA

Egna noteringar

Fartyget som sänkte Kaaparen, Wilh.Wilhelmsens i Tönsberg motorfartyg Tungsha, 5505 brton, byggt 1924 vid Deutsche Werft i Hamburg, 9170 dw, överlevde kriget I december 1948 såldes hon till Olaf Pedersen i Oslo men forsatte att gå i tidsbefraktning för Wilhelmsen till 1951 då hon bytte namn till " Sunny Queen" 1957 såldes hon till Liberia och fick namnet "Roula" Kom 21 2.60 till Osaka för nedskrotning
Svart skrov med vit rand, 5 luckor varav nr 3 mellan brygghuset & båtdäck.

SKNEIII 232

Crew list (No crew list - Sammanställd från effekt- & lönelistor etc)

Befh Stanislaus Carl B Brusewitz, Döbelnsgatan 48,Sthlm, 23 5 96 Karlshamn
Befh 15/6- 23/8-41, sedan 1e styrman,åter befh 20/4-42 -

1e styrman Lennart Östlin, 28 år

2e styrman Gustav J A Ousbäck

3e styrman Archibald Buchanan, 4 Lyle street,Greenock,11.6 19 Greenock (E)
(Glasgow 20 442) tidigare 3e mate på Donaldson Line Norwegian.

Telegrafist William E Clemens, Budleigh, Salterton, 47 år (E)

Chief August Amandus Allstadius, Svampvägen 175,Enskede, 11 9 94 (5.3.40)
Maskinchef sedan 1924. Skadat höger knä illa

1e maskinist Sven Victor Nilsson, 50 år

2e maskinist Albert Paulsson, Ängelholm, 11 4 92 Ängelholm (26 3 42 Nova Scot
I rederiet sedan 1917, 32 år t sjöss

3e maskinist Gustaf Kristofferson, Göteborg, 57 år, (Gtbg 19 2 40)

Elektriker Peter Andrea,North Sidney,Nova Scotia,Canada

Stuert Frithiof Valdemar Åkesson, Sofielund 1,Gtbg 5, 31 år

1e kock Rune E A Svensson, 24 år

2e kock Holger Mikkelsen, Köpenhamn (Dansk)

Städerska Frida Larsson, 55 år

Salongsuppassare George Rogers, 25 år (E)

Stuertsbiträde Hugh Fisher (E)

Mässuppassare William G Morgan (E)

Timmerman Albert H Hansson, 46 år

Båtsman John Mattsson, 39 år

Matros Joel E Nilsson, 41 år

Matros Nils Holmgren, 7 Rupert Street,Glasgow,f-13 (Glasgow 18 4 42)

Matros Nils Henry Adamsson, Ronneby, 13.1 18 Ronneby, (10 2 42 Glasgow)

Matros Werner Svensson, 37 år

Lättmatros William James Johnson, Jacques Fountain, N F.f-04 (8 6.42 N.S)

Lättmatros Hans S Nigue, 20 år (Est)

Jungman James E Jim Shupe, Toronto, 21 år (Glasgow 21 4 42) No regular home adress, can probably be reached through miss B Murray,255 Gallowgate, Glasgow - Utkik 14 6 42

Forts

KAAPAREN 14.6.42

Crew list forts

Jungman Paul T Morin (Canadensare)

Svetsare Joseph Stockmans, 44 år (Belgier)

Elektrikerbiträde Henry ThJohansson, Göteborg, 39 år, (29.5.42 Montreal)

Motorman Arnold Madisson, 29 år (Est)

Motorman Karl H Olsson, 33 år

Motorman Victor J Joeleht, 29 år (Est)

Motorman Nils A Vingård, 24 år

Motorman William Bill Butt (Canadensare)

Motorman Arne Håkansson, 33 år

Motorman Rafael Sansole, (Spanjor)

Passagerare 11 st

(Inredning för 16 passagerare på promenaddäck)

John Tuttle, 202 East Grove Street, Oneida, NY, 23 år
Bachelor of arts at Williams College,Williamstown,Mass maj 42)

Thomas Donald Chalmers, 1 Brierly Avenue, Burnage,Manchester, 18 år
Varit 4 mån till sjöss som telegrafist.

Dennis Edward Hurst, 25 Central Gardens, South Shields, 37 år
A marine engineer, 2d engineer, 15 år t sjöss.

Ovanstående 3 var på däck vid kollisionen.

Övriga 8 passagerare befann sig under däck och är ej namngivna.

Inkvartering

Kaaparens befäl fördes i Halifax till hotell The Carleton, medan manskapet inkvarterades på Aljes Merchant Seamen s Club.

J Setterwall,UD , i brev 16 6 till Transatlantics VD

Till bekräftelse av den muntligen lämnade underrättelsen får jag meddela att UD från Svenska Lastkommisiionen i NY mottagit ett telegram av innehåll att ms Kaaparen sjunkit den 14 innevarande månad efter kollision. Hela besättningen vore räddad och vid god hälsa.Besättningen befunne sig för närvarande i Halifax. Samtidigt får jag överlämna avskrift av den kommunike som genom UD:s försorg tillställes TT för publicering i press och rundradio imorgon den 17 ds innevarande månad.

(Rederiet från befh fått telegram: " Suffered collision. Sunk.All safe and sound.arranging declaration = Stan. Brusewitz)

SKN 24 942 till Rederiet

Nämnden beslutat betrakta ifrågavarande haveri såsom 100 % krigsrisk och äro vi sålunda beredda att utbetala totalförlustersättning med 3850000 kr Av beloppet utbetalas kontant 3.500.000:- samt resterande kr 350.000:- genom insättning i Sveriges Riksbank (Utbetalat 28.9.42)

KAAPAREN 14.6.42

PROTEST

Halifax,N.S June 17th 1942

Master
MS Tungsha
% Messrs. T.A S DeWolf & Son,
Halifax, N S

Dear Sir,

This is to inform you,that I hold you entirely responsible for the sinking of my ship, sunday, June 14th 1942,off Halifax Harbour

I also hold you entirely responsible for any personal damage to myself, officers, crew and passengers, also loss of baggage , personal effects etc

Yours very truly
Stanislaus Bruswitz
Master ms Kaaparen

===

Svar på ovanstående protest

Halifax,N S June 17th 1942

The master
MS Kaaparen
% Furness, Withy & Co ltd
Halifax, N S

Dear Sir,

Referring to your letter of June 17th, on behalf of my owners and myself and all interested or concerned in the ms Tungsha, I hereby disclaim any responsibility for the sinking of the ms Kaaparen and hereby notify you on their behalf and on behalf of myself that they and I are holding you and the owners,charterers and all interested or concerned in the ms Kaaparen responsible for any and all damages which they or any of them, or I , have sustained or may hereafther sustain by reasson of the collision between the two ships.

Yours truly
Henry Binness (= Bjönnes)
Master of ms Tungsha

Maritime declaration & Inquiry 19.6.42 kl 15

Held at the Swedish Vice Consulate,Halifax,Nova Scotia

Vice Consul James Danison & secretary, mrs Power
Experts: Captain Wilbert Inness,Port warden of Halifax,N S
Captain Marshall O'Hara, isntructor, Halifax Navigation School
No other persons present.

KAAPAREN 14.6.42

Ships logbook saved, engine room log vent down with the ship
Written statement by Kaaparens master (Se sid 1-3) read aloud

Captain Brusewitz's answer to questions:

The engine room log book was thrown down the grating and swamped when the collision occurred. The 3d engineer was in charge. I believe he was nervous He first ran up, intending to go down for it, but it was too late.
På bryggan befann sig befh ,3e styrman, rorsman, utkiken och en man som stand by (matros Holmgren).Efter kollisionen talade jag med Tungshas befh som förklarat, att ett Panamaregistrerat fartyg hade kommit upp akter om Tungsha och girat STB som för att passera för om Tungsha,vilket tvingat Tungsha att gira BB. Under denna BB-gir siktades Kaaparen,men Tungshas befh trodde att Kaaparen gick framåt och ändrade därför inte sin kurs ytterligare åt BB. "He could have turned his ship,but he kept on going,and probably misjudged the distance in the hazy weather " -Det var 3e styrman som slog signal på vår maskintelegraf. Jag var inne i karthytten.Maskintelegrafen är strax utanför karthytten. Jaggick ut på bryggan och 3e styrman sade:" There ~~xxx~~ is one ship coming this way!" Jag slog full fart fram på maskintelegrafen. Tungsha var c:a 2 kbl från oss när jag först såg henne 4 streck akter om tvärs och jag trodde då att hon skulle gira BB ,men det gjorde hon inte, så jag gick in och slog full fart på BB motor,men vi hade legat stilla och ordern hann inte göra någon verkan. Det andra fartyget kom allt närmare under hård BB-gir (lying hard to port) ,avstånd en halv fartygslängd och jag såg bogvatten (back wash). Tungsha gjorde mycket långsam fart.(Tungshas speed was very slowly) Jag tror att klockan var 15.12 när jag gick in i karthytten för att ställa min klocka efter kronometern,vilket jag inte hann göra innan jag hörde att något var å färde (before I heard the trouble)- Telegrafisten satt i sin hytt och han säger att kollisionen inträffade kl 15.20 medan passagerare under däck säger 15.17. Utgående från 15.12 skulle jag själv vilja säga att kollisionen inträffade 15.17. Vi gjorde c:a 2 knop vid kollisionen. Sikten var mycket dålig, omkring half a mile. - När jag läste signalen "Form convoy" var jag mer eller mindre på min station akter om nr 22,men fartyg akter om oss hade inte sett signalen. Tungsha var nr 13, d.v s nr 3 i kolonn nr 1. Kaaparen hade nr 23.Tungsha skulle vara i den yttre kolonnen och skulle inte försöka passera för om mig. Jag såg Tungsha komma i diset och såg ett annat fartyg på BB bog. Tungsha hade ett annat fartyg som kommande om BB skulle passera för om Tungsha och akter om mig, so i stället för att ramma detta fartyg girade Tungsha BB och kom i riktning mot mig. Om Tungsha girat ytterligare åt BB skulle hon gått klar oss. Han trodde att jag gjorde fart framåt. Han kanske såg vårt propeller vatten. I vilket fall bibehöll han sin kurs.Så fort jag såg Tungsha närma

KAAPAREN 14.6.42

slog jag full fart fram på båda motorerna och gav 2 korta signaler i sirenen. Jag kunde inte gira STB. Hade jag girat STB skulle jag ränt in i nr 22 .Tungsha borde ha girat ytterligare BB. Det fanns ingenting ivägen. Min enda möjlighet att rädda mitt fartyg var att fortsätta framåt.(keep going) Jaghade lite fart på mittfartyg men hade nästan hunnit upp fartyget framför mig varför jag saktat ner för att formera konvoj.

3d)mate Buchanan's answer to questions

I saw the ship coming to port about 4 cables away making for the Kaaparen. about 4 points abaft our beam, and I put the engines full ahead and ordered hard-aport trying to avoid collision. Then the master took command .The other ship did not seem to alter at all ,it came straight for us all the time. We hade almost stopped could not get enough way on to steer it. The other ship xxxxxxxxx was making about 6 or 7 knots Our speed at the time of the collision was 1- 1½ knots. The collision occurred about 3 minutes after I first saw her. Our engines were full ahead,but we did not pick up very much speed. Visibility was about half a mile. I gave Tungsha 2 blasts on the whistle. Later I gave other signals on the whistle in order to get the passengers on deck and into the lifeboats. Kaaparen floated for about 6 hours after she was hit.She was filling all the time. I went aboard myself. I saw her go down - I thought I heard a signal from the Tungsha but I could not swear to it, I said to the captain and officers:" Did you hear the other ship blow " and they said :" No."

Lättmatros William Johnsson (rorsman)

I was in the wheelhouse and could not see, Two tankers were ahead of us, one on the STB bow and one ahead. They were a good piece from us. We were not going very fast, we xxxxxxxxxx just had speed run up before the collision. The ship was steering. I put the wheel hard over to port. She was going slow, but she increased a lot. It took 3- 4 minutes from the time I heard the engines full ahaed until the collision.

Question: What speed did you pick up?

Answer: 7 or 8 we should be, The ship was doing right and we were in our right position They came right across into us.

(Styrt kurs 112°, gissningsvis girat 10-12° BB)

Jungman James Shupe -Lookoutman

(James Shupe:) The ship was coming on our STB, roughly 250 yards away when I first saw it. Just a minute before we were hit, I went to the wheelhouse and told the helmsman there was going to be a hit. The captain ordered me to go down and order lifeboats for the crew just as we were hit. Tungsha was about 75 or 100 yards away when I heard the first signal. Tungsha looked

KAAPAREN 146.42

just like it was going to point right in front of us. Sort of swerved around and hit us, scraped alongside of boat, aft.

Question: Could the accident have been avoided?

Answer: It would depend upon the other ship s action.

Matros Nils Holmgren - Stand by

I was in the messroom and I do not know how fast Tungsha was moving. When I first saw the Tungsha, she was about a ship's length away, about 600 yards coming with about 6 or 7 knots, pointing 3 or 4 ponits aft.

John Tuttle - passenger

I was standing on deck amidships. About 4 or 5 of us standing there, watching the convoy forming, and we were looking around, and all of a sudden we saw this ship coming up, about 250 or 300 yards away, coming at us in about a 45° angle from the stern, and we stood there, I watched her coming and were joking about it a little bit and she kept coming and coming. I saw an officer running back and forth on the bridge. We got away from the rail and then she hit. It seemed like several minutes elapsed between first seeing her and the collision. It seemed she had enough time to veer off. We thought she would miss us. I didn't hear horn blowing, could not say anything about signals, There was one ship ahead of us which seemed fairly close. I don't think we were moving. If we were under way, we were hardly moving. The Tungsha was moving right along. She was travelling too fast for these crowded conditions.

Chiefen August Allstadius

I was in the engine room, standing about 3½' from where the ship was hit. ((Han kastades av det inforsande vattnet mot STB maskin och skadade höger knä illa))When the signal "Full speed" was given I was just on the back of the STB engine. Our speed was then about 6½ knots. With one engine at slow she makes about 7½ knots. We were going slow on the STB engine power, and with full speed on both engines for a few seconds it was impossible to get speed up. Perhaps 3 minutes between signals and collision. It is very hard to say which speed we picked up after the signal. We cannot get itup in seconds. We have to take the engines up gradually. It takes some time to call up on the telephone. I had no time to use the telephone. We had no warning from the bridge that there was any danger. I could hear the whistle sound. Yes, they could have called us up from the bridge on the telephone, but it was very hard to hear and if they keep attention to the telephone, they could not keep attention to the bridge. -I was waiting for signal from the bridge to stop the STB engine, but there was no more sig-

KAAPAREN 14.6.42

nals ,because No 4 generator run off. There was no power. First of all I looked after the watertight door and told the 2d engineer to close the other WT door,which he did. When water comes up in the engine room,lots of waste lying on the floor. Then you close the doors and there might be something in between. The ship will be floating for 24 hours, so I am supprised that she went down in 6 hours.

Dennis Hurst - passenger

I was on deck with mr Tuttle.The ship was about 500 yards away when I first saw her on the STB quarter, about 45°,coming straight at us. She seemed to be bearing all the time and maybe her engines were going full astern,but in my view, she would have too much power to pull up. She did not veer at all, not in my opinions. She was making I should say 6-7 knots when she hit us . She was a much bigger ship than us.Roughly 4 or 5 minutes passed from the time I first saw her and time of collision. Our ship was going slow.She was just getting under way about the time she was hit. I know, being an engineer, that you cannot get a ship under way in a moment or two. There were signals but I could not say what they were.

Q: Did your boat have any chance to avoid the Tungsha?

A: No sir!

3e maskinist Gustaf Kristofferson

(Swedish, befh fått översätta till engelska)

Q: What was he doing when he received the signal to go ahead full speed?

A: He started the motors . During the first 3/4 of a minute he took, he says, up the 20th notch. He as a rule takes it up to the 13th notch, equal to half speed. The engine would workitself up to full speed on the 20th notch in this weather under these circumstances. He could have increased to 23d notch if he had known there was a very urgent matter on, but he had received orders from the chief engineer to keep on 20 or 21 notch for full speed.

Q: What speed was he making when he first received the signal?

A: They had been stopped before full speed was ordered,but the engines were warm so therefore he could switch on to full speed straight away without damaging them.

Q: What time elapsed between the receiving of the signal and the actual collision?

A: He believes that the engineers were calling for full speed about 10 minutes,the came signals to stop the port engine, the STB engine still going, he says, for full speed a couple of minutes,then the collision came and the water rushed in. All the lights went out immediately because

KAAPAREN 14.6.42

the water went right into the generator. Everything stopped. The engine log book was left behind, it was on the desk. On deck I was told to get into a lifeboat.

Q: Were there any of the WT doors closed?

A: The WT door to the tunnel (2 tunnels, one door) was open when he went up on the ladder, but the 2d engineer on deck was told by the chief engineer to close it and he did. He does not know anything about the forward WT bulkheads, but the chief engineer says they are always closed.

Slut inquiryn

===

STATUTORY DECLARATION

Befh Brusewitz statement, avgivet i 22 edsvurna punkter inför Notarius Publicus, Gordon Cowan, i Halifax 22 642

1) Personalia.
2) Ships data
3) Left Halifax 14.6 together with other ships destined to UK, with a general cargo and 11 passengers. Draft F 22′6″- A 24′ 8″ Convoy ship No 23.
4) Left Bedford Basin at 11.08 am 14.6, left pilot at 12.40, received order to keep aft of ship no 22.
5) I was on the bridge from departure up to the collision.
6) Ship was fully seaworthy.
7) About 15.00 p.m sighted the signal "Form convoy" on ship 22 and repeated the signal onboard the Kaaparen. Kaaparen was ~~ten~~ THEN 22 cables aft of ship no 22. Other ships of the convoy could be made out all around within a radius of about half a mile.
8) Weather foggy, visibility about half a mile. From time to time it cleared somewhat, giving a visibility up to perhaps 1 mile at the most. Moderate to fresh wind, east by north with a moderate sea and a moderate to heavy swell.
9) After the signal "Form convoy" wasgiven, ship No 22 reduced her speed considerably, apparently to permit ship No 21 to come up and take her position at the head of No 2 column of the convoy. At that time ship No 21 was out to STB of the Kaaparen and appeared to be proceeding very slowly.
10) That for some time prior to when the signal to " form convoy" wasgiven, only the STB engine of the Kaaparen had been working, and it had been at dead slow ahead. Shortly after the signal was given, Kaaparen commenced to close up on ship No 22, and in order to hold back astern of her, the STB engine was stopped also. Both engines remained stopped from then until shortly before the collision. They must have been stopped for about

KAAPAREN 14.6.42

5 minutes. In spite of her engines beeing stopped, the Kaaparen came up on the port quarter of ship No 22, but that vessel then drew ahead again, and ship No 21 also proceeded on ahead slowly. I did not take the time when the STB engine was stopped, but it was probably about 3.05 p m or a little later.

11) That while Kaaparens engines were stopped, I made out for the first time the ship which later collided with Kaaparen. She was coming up from astern and was on Kaaparens STB quarter. Her bearing was about 5 to 6 points abaft the Kaaprens STB beam, and she was distant about 4 cables from the Kaaparen. Her course was at that time appeared to be about parallel with the course the Kaaparen was steering. The other ship later turned out to be ship No 13.

12) That shortly after I had made out this other ship, I went in to the chartroom, which is immediately abaft the wheelhouse, to set my watch from the chronometer. My watch had stopped. While I was in the chartroom, and before I had got my watch set, I suddenly heard the 3d officer, mr Buchanan, give an order to the helmsman of "Hard aport!" and at the same time I heard the telegraph ring on the bridge. I had not been in the chartroom more than one minute. On hearing the " Hard aport"-order and the telegraph, I immediately went out through the wheelhouse to the STB wing of the bridge. I then saw that the other ship had altered her course to port and that she was heading directly for the STB side of the Kaaparen. Her bearing was then about 4 points abaft the Kaaparens STB beam, and she appeared to be distant from Kaaparen about 2 cables. I realized that there was danger, and called out to mr Buchanan "Full ahead both!". I heard the telegraph ring when he transmitted the order, and I heard the engines being started. At the same time I sounded 2 short blasts on the whistle. The Kaaparen had very little headway and in spite of the engines being put full speed ahead, she did not turn to port to any appreciable extent before the collision. I watched the other ship and she also did not appear to alter her course. Her bearing remained the same and she came on in and with her stem struck the STB side of the Kaaparen amidships, smashing No 3 lifeboat. While I did not look at the clock, to the best of my judgment the collision ocurred at about at about 3.18 p.m. When she struck the Kaaparen the other ship cut into the superstructure of Kaaparen about 2'. I do not know to what extent she cut in below the waterline, but I was informed by the chief engineer, that the side plating was cracked and that water immediately entered into the engineroom. After she struck, ship No 13 recoiled a few yards. The Kaaparen commenced to list to STB almost immediately after the impact.

KAAPAREN 14.6.42

13) That I realized that the Kaaparen had been struck in the engineroom and that she was making water, and I ordered the 3dofficer to prepare the lifeboats and to call the passengers and crew.I then went to the engine room telegraph and put both handles from "Full ahead" to "Stop." The telegraph did not ring, and I realized that all power was off,but from the lack of vibration I decided that the eingines had in fact been stopped.

14) That I went aft along the boatdeck and found that the forward davit of the after STB lifeboat had been torn from the deck,putting that lifeboat out of commission. As the list to STB was increasing,I gave orders that those detailed to the after STB lifeboat should go in the two port life boats,and that those boats should leave the ship.I was afraid that if I waited longer, and the list increased, it might not be possible to lower the port lifeboats.

15) That the chief engineer reported to me, that the engineroom was filling rapidly,and that the forward WT door was closed,and that the after WT door to the tunnels had been closed after he left the engineroom.The list appeared to be incresaing and I therefore had the wireless operator send the following message to the convoy commodore:" Rammed by 13 - sinking - Taking to lifeboats." This message was sent at 18 20 GMT,

16) That I collected the secret code books and decoding tables and put them in the weighted box, dropped it over the side and watched it sink. In the meantime the forward STB lifeboat had been lowered and hauled forward. I then went below and got the ship's papers ,which were in my briefcase in my room.After that I went aft and looked down into the engineroom through the windows in the engine room casing,and I saw that the water had risen to a point a few feet below the top of the cylinders. I then went to the STB lifeboat and got in it with the remaining members of the crew.I kept the boat in the lee of Kaaparen until we were picked up by a corvette which had alreday picked up those in the two port boats.

17) That upon boarding the corvette I wasrequested by one of her officers to return to Kaaparen with my chief officer and a member of the crew, together with a naval boarding party,in order to assist the corvette in an effort to take the Kaaparen in tow. We returned to the ship and 3 attempts were made to take her in tow butthey were unsuccessful.

18) That the Kaaparen was getting more and more down by the stern,and when her after deck was awash, it was decided it was not safe to remain on board any longer, and all those on her returned in the lifeboat to the corvette. The Kaaparen sank by the stern at 9.03 p.m.(14 6)

19) That I do not know what speed ship No 13 was making at the time of the

KAAPAREN 14.6.42

collision, but she had much more headway than the Kaaparen. When ship no 13 was about half a ship's length from Kaaparen, I noticed backwash starting from her port propeller, indicating that her port propeller was reversed only at that time It was also then that I noticed that her number was 13.

20) That I met the master of ship No 13, captain Henry Bjönnes, june 17th (1942) in the dining room at the Carleton Hotel in Halifax. He then told me, that he had turned port to avoid collision with a Panamanian ship which had come up from astern of the Kaaparen and had turned out to STB across his course. He stated that he then saw the Kaaparen, and believed the Kaaparen was going ahead, and that he had realized too late, that the Kaaparen had no headway. He told me, that he had ordered "full astern" on his port engine and had tried to pass astern of the Kaaparen. I believe he also told me, that he increased his STB engine, but of this I am not certain. He also stated that he had not noticed the "Form convoy"- signal until he saw it flying from the Kaaparen. Our conversation was in scandinavian.

21) That I do not recollect hearing any sound signals from ship No 13, and the only sound signal given by Kaaparen prior to the collision was the signal of the 2 short blasts which I sounded shortly after the collision. Just after I had put the telegraphs to " stop" ,I sounded several long blasts on the whistle as a warning to other ships.

2) Attached hereto a true extract of entries in the logbook for 144.(Se sid 1)

STATUTORY DECLARATION

Made june 22d 1942 inför Notarius Publicus, Halifax

3d officer Archibald Buchanan

) Personalia

) Relieved the 2nd officer at 12 30 June 14th Master on the bridge and he remained there.

) At the time of my taking over the watch the Kaaparen was on her way out from Halifax, according to Admiralty instructions following astern of ship No 22.

) Foggy. (See masters description)

) Course prior to collision was 90° true ,113° magnetic and also 113° by the steering compass. This was approximately the course steered by ship no 22 and Kaaparen kept about 2 cables astern of her. At 1410 ship 22 changed her course somewhat to STB and Kaaparen followed in her wake but shortly afterwards both vessels returned to course rv 90°.

6) That at approximately 3 00 p m "Form convoy"-signal was hoisted by ship

KAAPAREN 14.642

No 22. ~~and the same signal was also flown by Kaaparen~~ I did not myself see the signal hoisted as the master shortly before had sent me below to bring to the chartroom a surplus case of supplies for the lifeboats. When I returned to the bridge, approximately 3.05 pm, I saw the "Form convoy"-signal on ship 22 and the same signal was also flown by Kaaparen.

7) That for a considerable time before 3 pm only the STB engine of Kaaparen had been working and it had been at dead slow ahead. This was in order to keep a proper distance to ship 22. Very soon after I returned to the bridge at about 3.05, I noticed, that ship 22 had reduced her speed considerably, and that the Kaaparen was closing up on her. The master then gave an order of "Stop" for the STB engine and I transmitted the order on the telegraph. The STB engine was stopped. Both engines remained stopped for approx 5 minutes, as near as I can judge. Kaaparen lost way, but had to turn out to port a little to keep clear of No 22. She came up on the port quarter of ship 22, but did notgain any further on that ship. It appeared to me that ship 22 must also have stopped her engines.

8) That a short time after the engines of Kaaparen had been stopped, I made out for the first time the ship which later collided with Kaaparen. She was coming from astern on the STB quarter of Kaaparen and appeared to be steering a course parallel to Kaaparens course. At that time the bearing was approximately 5 to 6 points abaft Kaaparens beam and she was distant about 3½ to 4 cables from Kaaparen, and was overtaking Kaaparen, but she was well clear of the Kaaparen and there was no apparent danger at that time.

9) That a little later I saw the other ship altering her course to port. I thought at first that she intended to pass astern of Kaaparen, and I watched her. She turned fairly fast at first, but when she had turned until she was heading for the Kaaparen, she appeared to steady. Her bearing then ~~was~~ was about 3½ to 4 points abaft the Kaaparens beam and she was distant from Kaaparen about 3 cables. When I saw the other ship steady her course heading for Kaaparen, I thought there was danger, and I gave an order to the helmsman of "Hard aport" and at the same time rang " Full speed ahead" on the STB engine. It was not possible for the Kaaparen to turn to STB, as ship 22 was still on Kaaparens STB bow and was not far ahead. The master had gone into the chartroom about a minute before, and when I gave the order " Hard aport" he immediately came out through the wheelhouse to the STB side of the bridge. He at once gave an order of " Full ahead both" and I rang " Full ahead" on the port telegraph. The order was answered from the engine room, but Kaaparen did not appear to gain any headway and she did not turn to port to any appreciable extent before the collision.

KAAPAREN 14.6.42

10) That from when the other ship steadied her course, heading for Kaaparen, her bearing did not appear to alter, and she came on and with her stem struck Kaaparen amidships STB. After the collision the other ship recoiled immediately for a few yards.

11) That after the collision I left the bridge upon the captains orders and called the passengers & crew and prepared the lifeboats.

12) That the elecrtic power and lights went off when the collision ocurred Afterthe passengers & crew had left the ship and the boarding party from the corvette were onboard her, I returned to the Kaaparen in one of the boats. The Kaaparen had electric steering gear,and when I returned onboard her, the wheel was jammed hard aport and could not be moved. This increased the difficulty of the corvette in trying to tow her.

STATUTORY DECLARATION

R orsmannen, lättmatros William Johnson

Came on watch 12.30 p.m ,relieved of the wheel 1.40 p.m , was on stand by on the STB side of the after deck until 2.40 pm, I then stood look-out on the STB side of the bridge, but at 2.25 I was called back to the wheel by the 3d officer, relieving Shupe. The weather was foggy and visibility about half a mile. The ship ahead of us was 2 or 3 degrees on our STB bow. I steered a course of 113° by the steering compass and maintained that course until shortly before the collision.The 3d officer then gave me an order for "Hard aport" and I put the wheel hard aport. The ship did not appear to have any weigh on for steerage and she did not go over to port more than 2 or 3° beforte the collision happened.

6) That there are cement walls around the wheel& compass inside the wheelhouse.The front wall was about 3-4' forward of the wheel and had a narrow slit in it, which made it possible to see ahead and for about one point on either bow. On account of the cement walls I could not see abeam or astern and I did not see the other ship at all. I remained at the wheel until captain told me to go and help get out the lifeboats. I went to assist with one of the port lifeboats I did not notice the other vessel.

7) That immediately after I got the order " Hard aport" I heard some Whistle signals from the other ship, but I did not notice how many blasts she gave. When I heard the whistle, I had the wheel hard over to port Two short blasts were also given by Kaaparen very shortly after the other ship blew. When the 3d officer gave me the order "Hard aport" I also heard him ring the telegraph in the wheelhouse on the port side

KAAPAREN 14.6.42

STATUTORY DECLARATION

Deck boy James Shupe

Came on watch 12.30 pm.Was on stand-by until 240. At 2.40 I took the wheel, but was relieved at about 2.55 by A.B Johnson. I then went to the STB wing of the bridge and stood lokout there. 2 or 3 minutes after I was relieved at the wheel , I assisted the master i hoisting some signal flags from the bridge,from then on I remained on the STB wing. It was foggy but you could make out other vessels at a distance of about half a mile. There were a number of other ships in the vicinity, but none of them were very close. The one which was closest was about ahead of us.

5) That about 10 or 15 minutes after I went out to the bridge wing, I noticed for the first time the ship wich later collided with us. She was out to STB and was coming up from astern. I could see her stem and port side,but thought she was merely coming up to take her place in the convoy. Almost immediately afterwards I realized she was getting too close and was apparently heading for Kaaparens STB side. I cannot say how fast she was coming but she came on in and with her stem struck Kaaparens STB side about midships.

6) That immediately after she struck the Kaaparen,the 3d mate told me to go aft and call the crew. I went through the wheelhouse to the port side and then aft and then down the steps down to the saloondeck by the companionway which is just abaft the funnel There were 14 steps I then went down the next companionway to the upper deck and ran aft to the poop. Here I went down the steps leading to the crews quarters and called the crew. I then returned by the same route ~~to the bridge towa~~ towards the bridge. After I got up to the boatdeck, I remembered that I had not got my passport. I went back down the companionway to the saloondeck and then down to the next deck below. When I got there the stem of the other ship was scraping along the STB side aft of the Kaaparen.

7) That I went down to my cabin and got my papers and later got into the forward port lifeboat with other crew members and passengers and we left the Kaaparen. The chief officer was in charge of the lifeboat.

8) That ~~xxxxxxxx~~ I heard some whistle signal from the other ship shortly before she struck and Kaaparens whistle was also sounded immediately after the other ship blew, but I did not notice how many blasts the vessel gave. I did nothear the other ship blow any whistle signals earlier.

STATUTORY DECLARATION

3d engineer Gustaf Kristofferson

2) I went on watch at 12.30 pm (14.6) One motorman was also on duty in

KAAPAREN 14.6.42

the engine room and whenthe collision ocurred the chief engineer Allstadius was also down in the engine room.

3) That after I went on watch, there were various manoeuvres on the engines, but the engines were never faster than "slow ahead"at any time until just shortly before the collision. Most of the time the engines were at "Dead slow ahead" and at times one engine was stopped. From about 2.30 anly the STB engine was working and it was mostly at dead slow. Some time later, probably after 3 p.m, I got an order to stop the STB engine also and I stopped it. I marked the time in the engine room scrap log which was lost with the ship, and I do not remember at exactly what time I received this last "stop"-order for the STB engine. Both engines remained stopped for some minutes, but I don't remember for just how long they both remained stopped. Suddenly I received an order on the STB telegraph for "Full speed ahead". I answered that order on the telegraph, but before I got the STB engine started ahead, the port telegraph rang. I stepped across and answered the port telegraph which also ordered " Full speed ahead" and I put the port engine "Full speed ahead." I then immediatley went back and put the STB angine "Full speed ahead."

4) That the collision ocurred about 2 or 3 minutes after I put the engines full speed ahead. Down in the engineroom the shock did not seem very heavy, but there was a lot of noisefrom the breaking up of the ship's plates and also when some iron bars stored on the STB side of the room fell down. Almost immediately afterwards all lights went out. Just when the crash ocurred, I heard a very short ring or tingle on the port telegraph and I stopped the port engine. It was not an ordinary ring. Normally, when an order is given from the bridge, the telegraph bell in the engine room keeps ringing until the order is answered by means of the telegraph handel. On this occasion it was just a short ring, but I knew something had happened and thought it was an order to stop the port engine, so i stopped the port engine. Just when I stopped it all lights went out. I think now the short ring I heard may have been due to a short circuit or something of that kind. Just afterwards the chief engineer came over to the control platform. He stopped the STB angine and told me to get up on deck, which I did.

STATUTORY DECLARATION

Chief Engineer August Allstadius

Kaaparen had 2 st 8-cyl. 4-takts enkelverkande solid injection B & W diesel engines, totalling 5000 ihkr

Fart på last: Full speed- c:a 170 varv - 14-15 knop

Half speed - c:a 120 varv - c:a 12 knop

forts

KAAPAREN 14.6.42

Fart på last: forts

Slow speed - 80-85 varv - c:a 9 knop

Dead slow - c:a 60 varv - c:a 6 knop

Vid dead slow och med bara ena motorn igång gjodde fartyget 4½ knop i gynnsamt väder

3) On duty in the engine room at the time of the collision were 3d engineer Kristofferson and motorman Joeleht. I was also down in the engine room and hade been down there since 8.30 a.m, except when I went up twice for a few minutes to get a sandwich.

4) That the last time I went up on deck before the collision was at 2.40 am and I returned at about 2.50 to the engine room. Both when I went up at 2.40 and when I returned at 2.50, only the STB engine was working ans was at dead slow ahead The port engine was topped.

5) That upon returning I went to the port auxiliaries and motorman Joeleht and I worked on them. We worked on them for about 25 minutes and then crossed over to the STB auxiliaries. Just as we got to the STB side there was a loud crash and the ships plating cracked open vertically about 6" abaft the frame forward of THE STB auxiliary motor. A heavy stream of water commenced to pour down into THE engine room and onto the STB generator. I thought the vessel had been torpedoed. I hurried towards the switchboard, to switch off the STB generator, but after I had gone a few feet all the lights and power went off. I hurried to the control platform where the 3d engineer was standing. The port engine had been stopped and I at once stopped the STB engine. I then told the 3d engineer to leave the engine room and I followed him up on deck. Joeleht had already gone up.

6) That upon getting up on deck I went to my office to collect the engine room log book and my accounting books. The 2d engineer followed me to the office and told me that there had been a collsion. I at once sent him to close the after WT door which is operated from the upper platform in the engine room. The forward WT door had been closed before our departure from Halifax. After I came out of my office, the 2d engineer reported to me, that he had closed the after WT door.

7) That after collecting my log and papers, I went up and reported to the master that the ship was cracked on the STB side and that water was pouring into the engine room. The lifeboats were being manned and shortly afterwards passengers and crew left the ship. I was in No 2 port life boat which was in charge of the chief officer, and we were taken onboard a corvette about 20 minutes after leaving the ship. Kaaparen sank by the stern at about 9.00 p.m. KL 21

forts

KAAPAREN 14.6.42

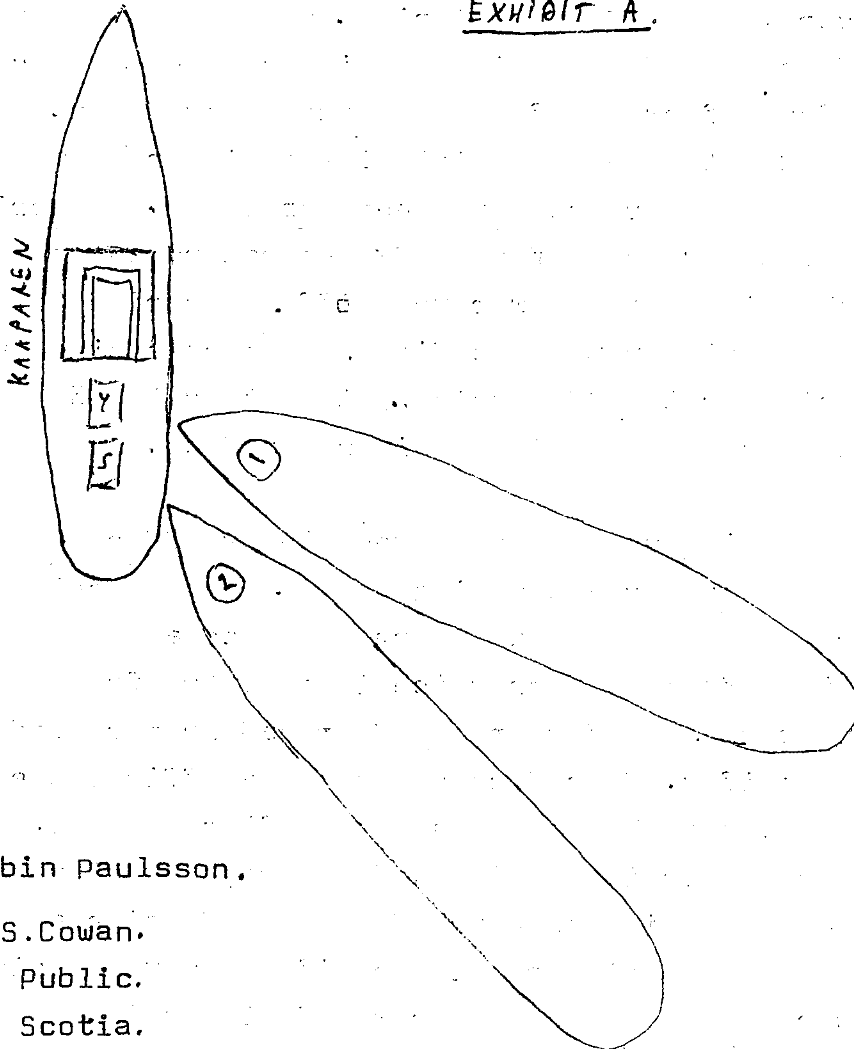
8) That there ~~was~~ are no entries relating to this last voyage inmy logbook as I hade not yet copied any of the entries from the engine scrap log into the logbook. The scrap log went down with the ship.

STATUTORY DECLARATION

2d engineer Albert Paulsson

I was to go on watch at 4 p.m and I was asleep on the sofa in my cabin on the port side amidships when the collision ocurred.

3) That I was awakened by the shock and sprang up from the sofa. It was a heavy shock and nearly threw me off the sofa. I put on my shoes and then went into the alleyway and went aft unto the weatherdeck and crossed over to the STB side and looked at the other ship. Her stem was then abeam of no 4 hatch and she was lying about in the position shown in the attached sketch marked "exhibit A."



Signed: Albin Paulsson.

Gordon S. Cowan.
Notary Public.
Nova Scotia.

The stem was bumping against the STB side of the Kaaparen and the other ship appeared to be drifting very slowly towards the stern of the Kaaparen.

forts

KAAPAREN 14.6.42

I went back into the alleyway and there I met the cbief engineer Allstadius who was just coming up from the engine room. I told the chief engineer that there had been a collsion and he instructed me to go and close the tunnel WT door. That door is closed by means of a vertical worm gear, operated by a hand wheel which is on the top platform, just inside the door leading from the alleyway into the engineroom. It is on the same level as the weather deck. I went in through the engine room door to the top platform and closed the WT tunnel door. It took about 20 turns of the hand wheel and I closed it tight. I then went back to the alleyway and again went aft out onto the weather deck. When I got there, the other ship was at the stern of the Kaaparen and was in about the position marked (2) on the attached sketch (sid 20)

STATUTORY DECLARATION

A B Nils Holmgren (Matros)

I was relieved at the wheel 2.40 pm and then went to the galley and had a cup of coffea. From there I went to the messroom in the after part of the upper deck. Sitting there I heard someone shouting on deck something about a ship and I went out on deck on the STB side.

4) That when I got out on deck I saw the ship which shortly afterwards collided with us. She was coming up from astern of the Kaaparen and was distant 2 or 3 ship's length. Her bearing was about 3 or 4 points abaft our beam STB and she appeared to be heading for our STB side. I could see only her port bow and port side. I thought she would turn to STB and keep clear but she came on without altering her course and I realized that she was going to strike us. When she was about ½ a ship's length or a little more from Kaaparen, I hurried below to the crews quarters to call out my mates. While I was down there I felt the shock of the collision I got my life jacket and papers, went on deck and on up to the boat deck, where I assisted in launching No 1 STB lifeboat. When i got to that lifeboat, the stem of the other ship was close to Kaaparens STB quarters.

STATUTORY DECLARATION

Electrician Henry Johansson

2) That on the afternoon of 14 june 1942 I was in the mess room taking a cup of coffea, when somebody shouted out that there was going to be a collision. I went out on deck on STB side and saw the other ship which was just about to strike Kaaparens STB side at the engine room. I started back through the door leading to the mess room alleyway and I felt the shock of the collision just as I reached the door. The lights went out when the other ship hit.

Forts

KAAPAREN 14.6.42

3) Than I went down to my cabin ,which was the 3d cabin from aft on the port side, and got a flashlight. I packed up my lifejacket,my shoes and a small bag containing my papers. Then went back up the steps and through the messroom alleyway to the STB side again.I there put on my shoes,but someone then said to look out, and I looked and saw that the port bow of the other ship was coming against the bars supporting the awning over the deck on which I was standing and was breaking them. I ran up to the boatdeck and went to No 2 life boat. I did not pay any further attention to the other ship.

STATUTORY DECLARATION

Dennis Edward Hurst - passenger

I had been on deck since 2 p.m. and I was standing with other passengers at the rail outside the passenger accomodation on saloon deck,somewhat aft of midships, watching a number of ships in the vicinity. Somewhat foggy weather. I believe the convoy was being formed. I saw that other ship coming up about 500 yards from Kaaparens STB quarter, coming up from astern, Kaaparen seemed to be lying almost stopped in the water. The other vessel was heading straight for Kaaparen and I would estimate that she was coming in at an agle of about 55 degrees from astern. The other ship was a black cargo vessel,consierably larger then Kaaparen.

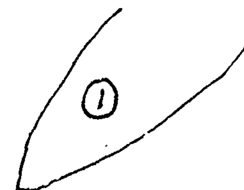
6) That from when I first saw her, the other ship did not appear to me to alter her course at all.She had considerable weigh on , and I would estimate that when she struck Kaaparen she was making about 6 knots through the water. Her stem struck Kaaparen STB just about amidships at about the same angle at which I had seen her approaching.She caused considerable damage and shortly afterwards Kaaparen commenced to list to STB. It appeared to me that Kaaparens engines were put ahead just before the collision ocurred,but she still had very little weigh on her when the other ship struck.

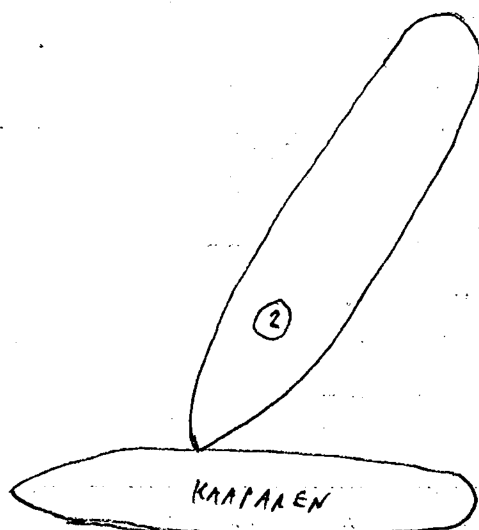
7) That I saw the other ship strike Kaaparen and then immediately I crossed over to port side.A few moments later I returned to the STB side to get my lifebelt from my room but met my room-mate who was bringing it to me.

8) That Immediately after the collision the other ship either recoiled or backed out a short distance.

9) That when I came back from the STB side a few moments after the colision ,the other ship was still abeam of Kaaparen and was lying at about the same angle at wich she had struck Kaaparen. Her stem was probably 20-25 yards from our STB side and was slightly abaft the Kaaparens beam. I went up to the boatdeck and assisted with the boats and did not notice what the other ship did after that. (Sketch page 23)

KAAPAREN 14.6.42





Sketch by Hurst showing the other ship (1) when he first saw her, and (2) the position at collision

---

STATUTORY DECLARATION

John Tuttle - passenger

I was standing on deck STB with mr Hurst and 4-5 other passengers. I had previously been walking around the deck and had been watching the sea. Kaaparen had been practically stopped for some little time, before I noticed the other ship coming up from astern on Kaaparens STB quarter, about 300 yards from Kaaparen. She was heading for Kaaparens STB side and appeared to me to be coming in at about the angle shown on the sketch (1) She did not appear to alter her course and came on in and struck Kaaparens STB side (2) about 35′ forward of where I was standing. After she struck the other ship appeared to recoil about 20 yards from Kaaparen and still at about the same angle. The other ship blew some whistle signals when she was not more than half a length from Kaaparen. I also saw an officer running up and down on the port side of the bridge of the other ship. He was shouting, but I did not make out what he said. I did not notice wether Kaaparen gave any whistle signals. I went to my cabin and got my lifebelt. After that I went back to my cabin and got some of my clothes. I then went up to the boatdeck and I then saw the other ship again. She had evidently come around Kaaparens bow and was ahead of Kaaparen and to port.

STATUTORY DECLARATION

Thomas Chalmers - passenger

KAAPAREN 14.6.42

STATUTORY DECLARATION

Thomas Chalmers - passenger

The only additional information I can give is the following. I was standing with mr Hurst and mr Tuttle on the STB side and when I first saw the other ship. She was coming up from astern and I would estimate that she was distant about 400 yards from Kaaparen. When not more than half her length from Kaaparen, the other ship gave several short blasts on her whistle. Immediately after those signals Kaaparen blew 2 short blasts on her whistle. When the collision ocurred Kaaparen was stopped in the water in my opinion.

END OF STATUTORY DECLARATIONS

Dessa deklarationer togs i Halifaxgenom Holden,Heward & Holdens försorg - attorneys - på uppdrag av mr S.E.Halvorsen, SÅAF:s underwriters ombud i NY, Kopior sänts 2 7 42 med air mail i envelope marked "Secret" till Wm Wilson & Co ,Milburn House, Newcastle-upon-Tyne och ett set till SÅAF i Göteborg.

==

Telegram Wilson till SKN 20.6.42

Kaaparen : name colliding vessel Tungsha stop we understand only slightly damaged and will be repaired over here stop endevouring obtain further information regarding collision =Wm Wilson

Dito 26.6.42

We have received following telegram from master Kaaparen quote referring yours twentieth name Tungsha stop consider her entirely responsible stop declaration made 19th airmailing copy soonest stop underwriters solicitors messrs holden heward holden from Montreal hava taken full sworn statements from passengers and crew stop passengers left and crew paid off permitted seek new berths yet may be possible keep them if you consider advisable unquote shall we have english jurisdiction and proceed against Tungsha = Wm Wilson, New Castle

SKN svarat 26.6.42

Kaaparen versus Tungsha think advisable proceed in USA but please confer with Warrisks office

SKN till Wilson 2.7.42

Kaaparen Warrisks office have informed us they prefer english jurisdiction for determining liability on understanding other side will accept American basis of limitation stop please confer with Warrisks office and follow their advice in all respects = SKN

forts

KAAPAREN 14.6.42

Brev Wilson till SRN 1.643

We enclose defence delivery on behalf of the Tungsha stop You will gather therefrom that defendants do not counterclaim against the Kaaparen and do not allege any negligence whatever against her = Wm Wilson.

TUNGSHAS VERSION

Tungsha: Defence In High Court of Justice, Admiralty div, London Delivered May 23d 1943 in the proceedings between MS Kaaparen and the owners of cargo lately laden onboard her and the owners of ms Tungsha.

DEFENCE

1) The defendants deny that the collision and damage referred to in the Statement of Claim, were solely caused by the negligent navigation of the Tungsha, by the defendants or their servants, as hereinafter appears. Save as is herein expressly admitted the defendants deny each and all of the allegations contained in the statement of Claim.

2) Shortly before 3.15 p.m on 14 june 1942 the Tungsha, a steel motorship of 5506 gross tons, 442′ in lengths, 55′ in beam, fitted with motorengines of 715 nominal HP and manned by a crew of 38 hands all told, was in the North Atlantic approaching a position lat N 44° 30′ - long W 63° 13′, in the course of a voyage from the USA to the UK laden with general cargo. The weather was foggy, the wind was East-South-Easterly a moderate to fresh breeze and the state and force of the tide was unknown. The Tungsha, which was one of a number of vessels waiting for the commodores signal to form in convoy, was proceeding on the convoy course of east true and with engines working at ½ speed was making about 6 knots through the water. A good lookout was being kept onboard the Tungsha.

3) In these circumstances those onboard the Tungsha heard a signal of one long blast ahead and fairly close, to whereupon both engines of Tungsha were put to slow speed ahead. Very shortly afterwards two vessels were sighted on the STB bow of the Tungsha and about the same time a Panamanian vessel was seen on theport bow, shaping to cross her course from port to STB. The wheel of the Tungsha was thereupon put hard aport and then steadied and put to STB as soon as Tungsha had cleared the stern of the Panamanian vessel. Almost at the same time, when the Tungsha was heading 2 or 3 points to port of the convoy course, a vessel, which proved to be the Kaaparen, was sighted, apparently on the convoy course of east true, distant about 2 cables and bearing about 3 points on the port bow of the Tungsha. The wheel of Tungsha was immediately put hard aport, 2 short blasts were sounded on her whistle, her port engine was stopped

KAAPAREN 14.6.42

and her STB engine wasput full speed ahead. Immediately afterwards however it was realized that the Kaaparen was lying stopped in the water,whereupon the port engine of Tungsha was put full speed astern and very shortly afterwards her STB engine was stopped and put to full speed astern and 3 short blasts were sounded on her whistle. At the same time the Kaaparen was loudly hailed and signalled by hand to go ahead. It was however impossible to prevent the Tungsha with her stem and port bow striking the STB side of Kaaparen in the way of the engine room.

4) The collision was not caused by any negligence on the part of those in charge of the Tungsha and could not have been avoided by the exercise of ordinary care and maritime skill on their part.

Owen L.Bateson

Telegram Wilson till SKN 13 3 44

Kaaparen Tungsha opponents have admitted liability for collision stop please send us owners claim with supporting documents = Wilson

Limiting Tungshas liability

6 3 44 the owners of the Tungsha admitted liability for the collision and subsequently they obtained an order of the court, limiting their liability

(Kopia av Kaaparens Claim finns inte i SKN-mappen, endast en uppställning över kostnader på totalt 235896 pund (Pundet stod då i 16:90 kr)

Brev SKN till Transtalantic 14 3 44

I rubr ärende har numera Tungsha erkänt sitt vållande till kollisionen och ersättning för fartyg & last kommer sålunda att utgå ur den på sin tid ställda bankgarantin.Den garanti som ställts har med hänsyn till begränsningen i Tungshas ansvar uppgått till 60000 pund och detta utgör sålunda den totala ersättningen som kan erhållas för fartyg & last. Vi känna icke till vilken last fartyget hade ombord vid haveritillfället och veta därför icke heller värdet av densamma, men vi förmoda att värdet av lasten varit minst lika högt som värdet å fartyget = 3.850.000 kr och att den ersättning som man kommer att erhålla sålunda blir begränsad till c:a 10 à 15%

Transatlattic i brev till SKN 24 3 44

Inskränkt sina ersättningsanspråk till vad som inte täckts av löpande försäkringar, nämligen totalt kr 88517:89 omfattande proviant ombord vid förlsiningen för 23115:84, maskinförråd 28985:69, utbetalda hyror 12382:16 livåtspengar 18000:- och extra utbetalningar för effekter 6030:70 Härtill kommer den förlust besättningen lidit genom att värdet av deras effekter inte blivit tillfullo ersatt av SKN eller redreiet Ombordvarande bunkers tillhörde befraktarna,

KAAPAREN 14.6.42

SKN till Transatlantic 28.3.44

--- Beträffande besättningens ytterligare krav anse vi knappast anledning framföra dessa krav, då de icke torde hava utsikt att bliva beaktade med mindre man kan styrka kravens riktighet, något som torde vara praktiskt taget outförbart, i varje fall icke utan nedläggande av kostnader som icke kunna motsvara resultaet.

Chiefen skadad vid kollisionen

Inget nämns någonstans om att chiefen skadades, annat än i en " Anmälan om olycksfall i arbetet" som inkom till Riksförsäkringsanstalten den 5.8.42 och av vilken framgår att övermaskinist Allstadius söndagen den 14.6.42 kl 15 under eftersyn av motorer för rederiets räkning kastades mot STB maskin av det inrusande vattnet i närheten av den plats där fartyget träffades vid kollisionen med Tungsha,samt därvid skadade högra knäet. Allstadius s. följd av olycksfallet måst avbryta sitt arbete den 14.6.42 och fortfarande den 28.7 var arbetsoförmögen. Han behandlades 7.7 i Montreal av dr Kay Johnson och den 29.7/42 i Göteborg av dr B. Ramberg - I ett PM från RFA, Dnr 844/42, framgår att Allastadius var sjukskriven 15/6.42 - 5.1.43 och fått behandling på sjukhus 8-30.10.42 med bl a 20 kortvågsbehandlingar och röntgen. Kostat 1724:35 fram till friskskrivningen 5 1 43 SKN ersatt 1605:40 den 20.9.46

XXXXXX

Effekter

Maximinbelopp enligt Svensk lag utbetalats i Halifax av generalkonsulatet. Rederiet utbetalat 23846:91 för effekter, SKN ersatt med 21684:41. Kapten Brusewitz förlorat för 3998:- kr inkl "Presenter till min fru och pojke" (12 par silkesstrumpor 68:-, 4 par pyjamas 43:-, 2 sets Watermans fountain pen & pencil 95:- och 5 lbs choklad 19:-) Han fick 2216:-men d. 5.10.42 utbetalade Atlantica ytterligare 1000:- på en effektförsäkring Stuert fick ingen ersättning för sin slop chest värd 1585:80 innehållande bl a 94000 cigaretter.

Genomgående täckte de låga ersättningarna inte på långt när befälets och besättningen förluster.

Hemresor

Befh och 9 man kom 12.7.42 till New York och tog in dels på hotel Bristol dels privat Den 14/7. gick de ombord på Drottningholm för hemresa till Gtbg, befh & 5 man som passagerare och 4 man påmönstrade -Elektriker Johansson avreste från Montreal till New York 9.9/42 och fick där hyra på Industria Rederiet stått för kosthåll i Halifax för de utländska besättningsmännen tils de fått ny hyra, Stockmans först den 3.8.42

Forts

KAAPAREN 14.642

För följande 8 man anges utbetald hyra i Göteborg efter vederböramdes hemkomst:
Chiefen Allstadius 15.6 - 14.8.42
Och för följande hyror från 30.6 till 27.7 / 14.8 : Stuert Åkesson, timmerman Hansson, båtsman Mattsson, maskinisterna Paulsson & Nilsson samt matroserna Svensson & Nilsson.

Assurans

SKN utbetalat:
28.9.42 till rederiet 3.500.000 kr plus revers 350000:-
7.4.42 -"- 5085:19 advokatarvoden mm.
9.10.42 -"- 21050:40 för effekter.
9.10.42 -"- 456:60 hyresersättning.
31.12.43 Till Wilson 8486:83 (500 pund).
15.4.44 till rederiet 634:- för instrument.
27.4.46 proveny till SKN 559188:54 från Tungshas intressenter.
7/846 till Wilson 13215:32 i advokatkostnader mm (911,3 pund).
27.846 till dispachör Hasselroth,Sthlm 2500:- lösen av dispache.
30.9.46 till Riksförsäkr anstalten för Chiefen 1605:40.
30.9.46 till UD 2030:25
30.9.46 till rederiet 12347:55
30.3.48 till Heward,Holden & Holden 361:-

DISPACHE, Sthlm 27 8 46 SKNe II

Dispachör per Hasselroth.
Den sammanlagda förlusten av last & kasko uppgick till 468637 pund (Pundets kurs 16:90 kr). SKN påtagit sig hela föräskringsansvaret.
Felet helt på Tungshas sida, enligt engelsk domstol mars 1944, men domaren medgivit begränsning av ansvaret för Tungshas rederi till 60000 pund. Beloppet deponerades i bank och ökades med ränta till pund 65835.4.3.
Lastintressenterna begärt pund 232827, men fick ut endast 32708.4.3 pund
Kasko-SKN begärt pund 235810, fick ut i april 46 kr.559188:54 = pund 33217

Chiefen Allstadius för kroppsskada fått ut av Riksförsäkringsanstalten kr 1724:35 vilket ur skadeståndet ersattes med pund 110.4.4

(Följande memorial saknas på KKH 29) KKb1 Memorial

På resa Halifax -UK med last av styckegods. 36 ombv. Befh S.Brusewitz.
Rammad och sänkt av norska ms Tungsha sön 14 6 42 kl 15 18 c:a 3' SSO.
Halifax Östra fyrskepp. Bris, moderat sjö, lätt simma, sikt 1 dist.minut

forts

KAAPAREN 14.6.42

Kaaparen avgick sön 14.6.42 kl 11.08 från Bedford Basin,Halifax och fortsatte under lots ledning i kölvattnet på ett tankfartyg med konvojnummer 22. Kaaparen tilldelats nr 23 och befh erhållit instruktioner att falla in som tredje fartyg bakom fartygen 21 och 22 i BB kolonn till en utanför Halifax fyrskepp under bildning varande konvoj. Disigt väder med sikten varierande mellan ½ och 1'. Efter det lotsen kl 12.40 lämnat i närheten av fyrskeppet,framförde befh fartyget med sakta och "dead slow" på maskintelegrafen för att vara i stånd att någorlunda hålla sin plats akter om nr 22. Omkring kl 15 hissade detta fartyg signalen " Form convoy" ,vilket repeterades från Kaaparens kommandobrygga,varifrån man vid tillfället kunde sikta ett flertal fartyg inom en radie av c:a ½ nautisk mil. Nr 21 pejlades xxxXXX tvärs om STB på c:a 4 kabellängders avstånd med nr 22 c:a 2- 3 kbl förut och något på STBbogg ,Samtidigt med ordersignalen iakttogs att nr 22 saktade ner sin fart för att ge nr 21 tillfälle att intaga sin station för om nr 22.Denna manöver tvingade Kaaparens befh att stoppa maskinerna och låta eget fartyg " gå ut farten", vilken var 4-6 knop. Under retarderande fart kom dock Kaaparen upp på nr 22:s BB låring. Omkring kl 15.10 observerades flera fartyg närma sig Kaaparen akterifrån.Bland dem iakttog vakthavande styrmannen ett motorfartyg, vilket senare visade sig vara Tungsha, som närmade sig med nära nog parallell kurs på Kaaparens STB låring. Helt plötsligt syntes Tungsha ända sin kurs BB hän och styra ner mot Kaaparen när endast några kbl skilde fartygen åt. Då styrmannen genast förstod att kollisionsfara förelåg om Tungsha behöll sin kurs och fart oförändrad, beordrade han omedelbart dikt BB roder och slog fart framåt på STB motor. Befh, som någon minut befunnit sig i karthytten för att ställa sin klocka, kom genast ut på bryggan och slog full fart framåt även på BB maskin samtidigt som 2 korta stötar avgavs i sirenen. Trots denna manöver kunde dock en kollision ej undvikas Tungsha rände med sin stäv in i Kaaparens STB -sida mitt för maskinrummet vilket genast började vattenfyllas.Maskinerna stoppades och besättning och passagerare beordrades till livbåtarna,samtidigt som radiotelegrafisten erhöll order att underrätta konvojledaren att Kaaparen var i sjunkande tillstånd efter kollision.Ett försök att bogsera fartyget tillbaka i hamn misslyckades ((rodret låst dikt BB))och kl 21.03 gick Kaaparen till botten med aktern före. Besättningen upptogs av en korvett och landsattes i Halifax.

Sjöförklaring vid konsulatet i Halifax 19.6.42 (Inkom KK 2 9 42)

Memorial 8 10 42 Ej för publicering

Nr 195 (H)

Under förutsättning att Tungsha närmade sig Kaaparen i en riktning mer än 2 streck akter om tvärs, lär Tungsha, som var ett upphinnade fartyg

KAAPAREN 14. 6. 42

enligt artikel 24 Sjövägsreglerna, ensam skulden till ombordläggningen. Visserligen borde Kaaparen ha bibehållit sin kurs och fart oförändrade men tvingades genom dem tidigare nämnda signalen "Form convoy" att i viss mån upphäva sin framtgående rörelse för att inte gå förbi fartyget nr 22 i konvojen. Kaaparens erhållna order var att hålla sig på ett visst avstånd akter om detta fartyg för att som nr 23 intaga sin station som 3dje fartyg i BB kolonn. Tungsha tillhörde STB kolonns 13:de fartyg. Enligt Tungshas befälhavares senare lämnade muntliga uppgifter skulle hans fartyg ha tvingats att företaga den omotiverade BB-giren för att undvika kollision med ett från Kaaparens brygga icke synligt annat fartyg i konvojen. Det torde icke kunna råda någon tvekan om att fartygen under sina förberedande manövrer befunno sig gående i konvoj, trots att denna ej helt blivt formerad.

Ex officio

Bo Bergström

Egna noteringar

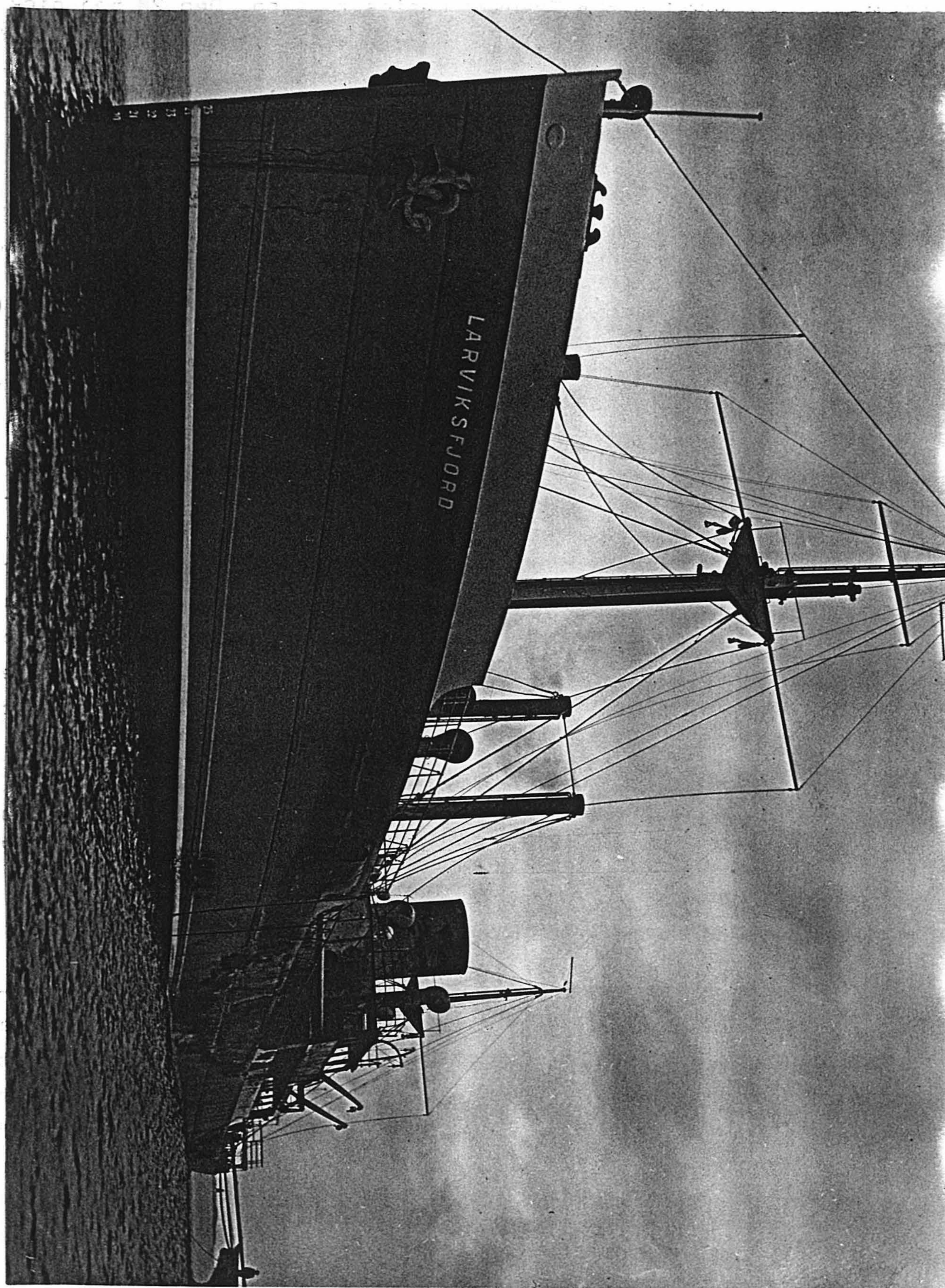
HISTORIK

Motorfartyg på 3393 brton byggt 1930 vid Göteverken i Göteborg av stål L 107,9 B.15,2 Tillhörigt Red AB Transatlantic (Gunnar Carlsson) i Göteborg Sjösatt 24.3.30 Lev 8.5.30 till Norska Amerikalinien som ms Larviksfjord (Systerfartyg till Tönsbergsfjord,sjösatt samma dag Larviksfjord gick på provtur Tönsbergsfjord blev torpederat och sänkt kl 22.15 den 6.3.42 c:a 200 miles SW Bermuda , p r Trinidad-NY. De 33 ombv räddades) - Larviksfjord byggdes för NAL:s lasttrafik Skandinavien- USA. Lör em 26.9 1931 då Larviksfjord på resa Härnösand-Montreal med last av 5300 ton massa och styckegods befann sig i höjd med Almagrundet utbröt eld i maskinrummet. Under blindflänsning av ett rör mellan dagtankarna på maskintoppen brast röret och den utsprutande oljan antändes varvid 3 man i maskin brännskadades. Branden fick ett explosionsartat förlopp och de 33 ombv måste hals över huvud lämna i livbåtarna medan midskeppet övertändes. Finska ss Castor tog upp samtliga och via Sandhamn fördes de till Stockholm där 35-årige 3e maskinisten Olav Frydenberg avled på sjukhus. Branden spred sig till för-och akterrummen och Neptunbolagets Helios släpade Larviksfjord på grund vid Huvudskär där branden forsatte att rasa i en vecka (Se fotos). Larviksfjord låg sedan som vrak över vintern.På våren 1932 satte Neptunbolaget under ledning av kapten Leveaux igång bärgningen och den 24.6.32 flottogs Larviksfjord och bogserades mellan pontonerna Oden & Frigg av Hermes,Helios och Valkyrian till Nynäshamn för lossning, ett arbete som tog 3 månader.Den uppsvällda massalasten måste sprängas loss bal för bal

KAAPAREN 14.6.42

I slutet av september 1932 bogserades Larviksfjord till Götaverken för fullständig omkonstruktion för Transatlantics räkning Den 28 533 gick ms Kaaparen ut på provtur som ett förbättrat systerfartyg till rederiets ms Hammaren och Gunnaren men till skillnad från dessa utrustad med en förnämlig passagerarinredning och kyllastrum (Hammaren torpederades 22 8 42 medan Gunnaren fick ett kort liv Hon grundstötte kl 02 50 den 19 8 35 på resa NewYork -Göteborg med 475 ton styckegods i tjocka vid Swona i Pentland Firth Rum 1& 2 vattenfylldes genast och rum 3 sprang svårt läck Då vind och sjö ökade bröts hon itu och Frithiof lämnade vraket den 25 8 med besättninggen 27 man ombord samt en del av lasten som kunnat räddas) Kaaparen hade främst omvandlats midskepps men hade i övrigt Larviksfjord skrov och huvudmaskineri Open shelterdäckare med lång back,kryssarakter, 3 för- och 2 akterluckor, 2 master, ett par höga luftrör mellan lucka 2 & 3, 10 el winschar, 8 st 5-tons och 2 st 15-tons lastbommar Djup till shelterdäck 34½′ I rum 2 & 3 med mellandäck kyllastrum för frukt på 64900 kbft med Sabroe kylanläggning, för apelsiner vid -4 C och annan frukt vid -0,8C 5440 dw - 2 st 8-cyl 4-takts enkelverkande B&W-motorer på 5100 ihkr vid 175 varv/min Genomsnittsfart 15½ knop Allt hjälpmaskineri kunnat repareras likosm generator, winschar etc Hela promenddäcket midskepps reserverat för passagerare i 10 hytter, alla olika med Ia klass hotellinredning,hållna i beige med färgglada lister (Varmt och kallt vatten samt isvatten) Nere på shelterdäck en matsalong med 5 bordsgrupper i valnöt, ljusblå skott och lysrörsramp runt taket, samt en röksalong med stora vilsamma fåtöljer, guldfärgat tak, kabinettspiano, radiogrammofon och Orreforsarmatur Båda dessa salonger i anslutning till en möblerad trapphall 4 livbåtar uppe på båtdäck (Larviksfjord endast haft 2 livbåtar) Albert Engström skrev 1937 en bok " Med Kaaparen till Afrika" som skildrar en resa till Cape Town - den trade Kaaparen var avsedd för - I juli 33 kom Kaaparen till Göteborg med last av 19000 lådor apelsiner, för första gången utan omlastning utan direkt från Cape town Resan tagit 22 dygn på grund av hårt väder och tjocka - I april 1940 kom Kaaparen utanför spärren och insattes i juni 40 i charter för Ministry of Transport - 20 1 41 hade hon ett maskinhaveri i Bristolkanalen på utgående från Avenmouth till Capetown/Mombasa och måste returnera till Liverpool för reparation av BB huvudmotor Hon kom till Belfast 25 2 41 för reparation där - Den 27 4 42 kolliderade Kaaparen i konvoj med Amerikanska ss Explorer (Se detta datum) och hade reparerats för 110 000:- kr innan sista resan

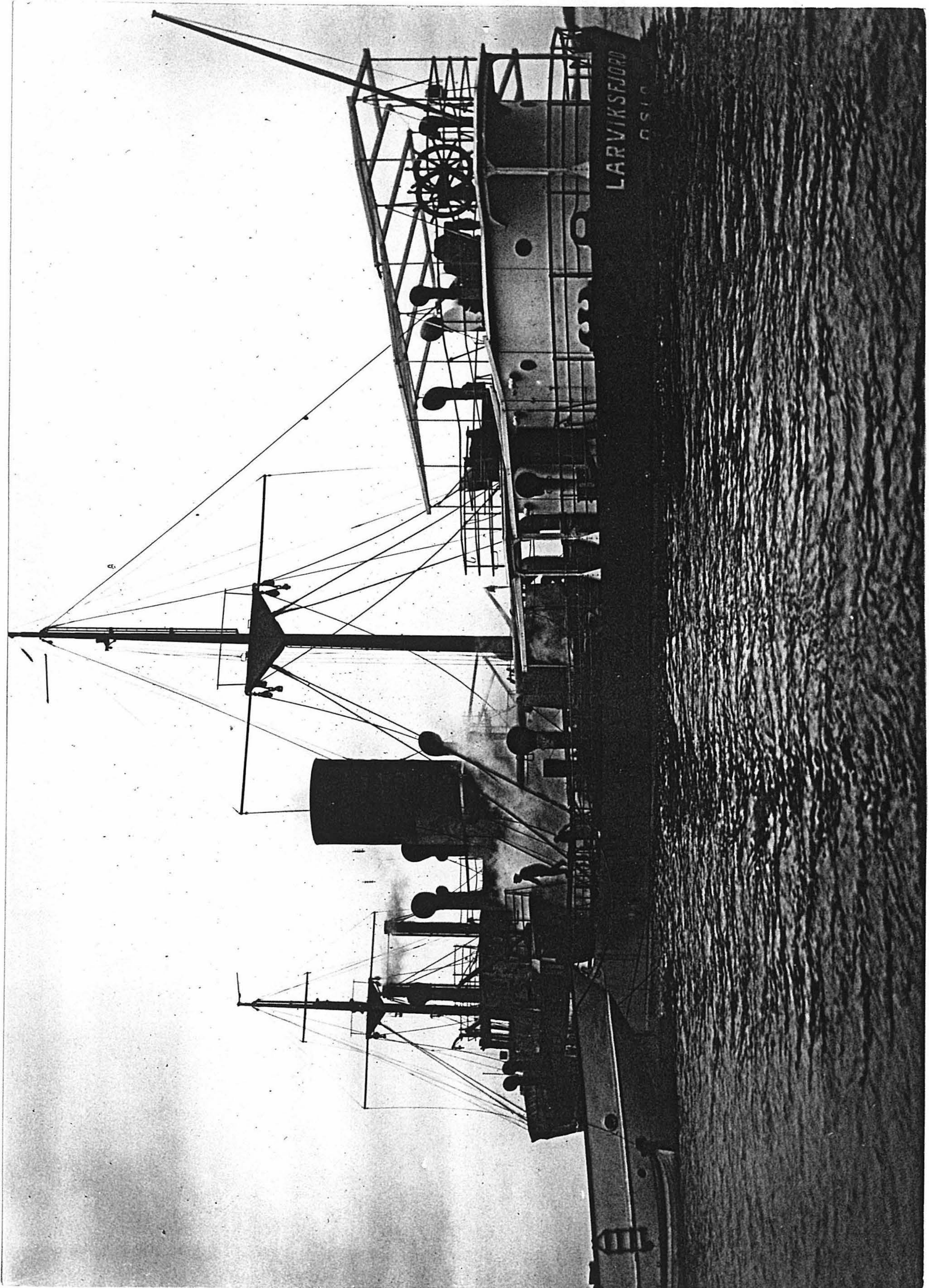
KAAPAREN 146 42



Larviksfjord efter branden den 26 september 1931
Se Historik sid 30.

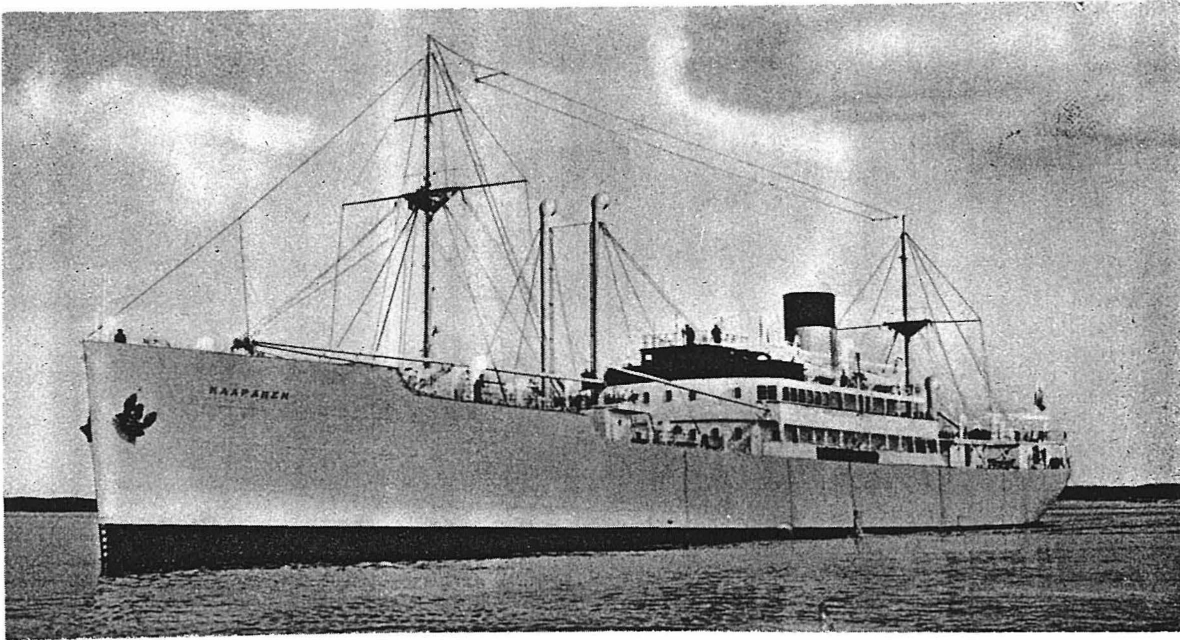
Eget

KAAPAREN 14 642



Larviksfjorde efter branden 26.9.31

KAAPAREN 14.6.42



Kaaparen 1933

DEVON 14.6.42

TYSK FLYGATTACK MOT KUSTKONVOJ TILL NEWPORT - BOMBKREVADER I VATTNET?

Journalutdrag.

Söndag 14.6.42 kl 23.30 på resa i konvoj Shoreham-Newport anfölls Devon av tyska plan och skakades av bombexplosioner i vattnet 150-200 meter från fartyget. En fönsterruta spräcktes på undre bryggan och i navigationshytten spräcktes ackumulatorn i radioapparaten så att syra rann ut på och förstörde klädsel och stoppning i soffan samt sakadade 3 madrasser som var stuvade inne i soffan.

SKN ersatt rederiet 20.3.46 med 340:16 för omklädsel av soffan och insättning av en ruta.

Historik

Se Devon 10.1.41 bombad i Portmouth
Se även 3.6.41

SKNEIII 269: 10.8.43 kolliderade Devon i Bristol Channel med ss Colonel Crampton,vilket bedömdes som civilhaveri.

RYSKA UBÅTAR I ÖSTERSJÖN - ALLMÄNT. 16.6.42

Marinattachérapporter från Finland

Rapport nr 2 4/4-42 till CM från KK R.Thorén ,Helsingfors.

Utdrag ur rapport "Läget i Finska Viken den 1.6.1942."

Den 27.5.42 siktade finska flyget en oljefläck innanför minspärren ost Hogland,som förmodades härröra från en rysk ubåt. Kl 06.45 den 28.5 sänktes ubåten av ett finskt bombplan c:a 9' ost Hogland i höjd med Kiiskinkylä .Planet fällde en sjunkbomb från 30 meters höjd som träffade ubåten akterut när den låg i observationsläge. När flygaren först siktade ubåten befann den sig i mellanläge med tornet ovanför ytan.En stor oljefläck på vattnet angav platsen för sänkningen .Resultatet kontrollerades på e.m 29/5 av sjöstridskrafterna,varvid det visade sig att oljakom upp ur djupet med jämna mellanrum. Ubåten, som av flygarens beskrivning att döma kan tillhöra den stora K-klassen,,sänktes på 62 meters djup. Den finska sjökrigsledningen är allvarligt oroad av det ryska ubåtshotet,ty, framhåller man, man kan ju aldrig vara säker på att en ubåt icke genombryter spärren. Den sänkta ubåten var sannolikt av en modifierad Linj-typ,längd 58 meter,fart 16/8 knop.

Rapport nr 3 den 13.6.1942

Ubåtsfaran är alltjämt aktuell, Man är dock övertygad om att någon ubåt ej har lyckats bryta spärren i Finska Viken. För säkerhets skullt har sjöstridskrafternas stab låtit förbereda sjötrafiksskydd genom konvojer och eskorttjänst.Trafiken kommer dessutom i möjligaste mån att dirigeras genom inomskärsleder. Natten till den 5.6 sökte en ubåt taga sig ut norra vägen under eskort av motortorpedbåtar och VMV-båtar. Den blev utsatt för ett så snabbt artillerianfall från de tyska batterieran vid Peterhof att flera träffar erhöllos innan effektiv skyddsdimma hann utläggas av ryssarna . I en officiell kommuniké den 7.6 rapporterar tyskarna att man kunde räkna med att ubåten blivit sänkt .Sjöstridskrafternas stab,som har en marinspanings-station i Peterhof, äro emellertid av den uppfattningen att ubåten i skadat skick klarade sig tillbaka till Leningrad.

Rapport nr 4 den 19.6.1942

"Spärren bruten".

Natten till den 16.6.42 var den ryska flygaktiviteten särskilt livlig med bombfällning mot Kotka,Hogland,Haapasaari och Karelska Näset. Kl 24.00 siktade ett patrullerande finskt plan en större rysk ubåt,sannolikt av S-typ, i mellanläge med hög fart på västlig kurs syd Pellinge,c:a 45 naut. mil utanför Hoglanminspärrarna. Vad förutseende officerare i staben länge befarat, hade inträffat,spärren var bruten. Planet fällde en 200 kilos fartygssjunkbomb från 30 meters höjd som exploderade i vattnet 20 meter från tornet på ubåtens STB bog. Ubåten försvann omedelbart och betydande

RYSKA UBÅTAR I ÖSTERSJÖN 16.6.42

oljemängder stego upp till ytan. Även följande dag vällde olja upp från den sänkta ubåten. Mellan kl 02 och 03 hördes från Haapasaari tre kraftiga explosioner i sydlig riktning mot minfältet. Senare på dagen observerades både från flygplan och patrullfartyg kontinuerligt återkommande oljefläckar på 3 skilda ställen inom minfältet ,vilket tydde på 3 sänkta ubåtar. - Kl 13 den 16.6 avsköts en torped mot en tysk minsvepare vid Porkala. Torpeden missade sitt mål och exploderade mot strandklipporna. Finnarna tyckte sig se ett periskop och utförda sjunkbombsanfall,dock utan resultat. Även tyskarna rapporterade siktade ubåtar under den 16 juni,varav flera enheter innanför spärren,ost Seiskari, och en långt utanför, vid Nargö. Den sistnämnda rapporten betraktas dock i sjöstridskrafternas stab såsom osäker. På morgonen 17.6 ingick till staben meddelande attss Argo av Mariehamn på 4300 ton krigsförlist 16.6 syd Bogskären,blott 15-20 nautiska mil utanför Stockholms skärgård .Större delen av besättningen hade räddats.Inom staben anser man att högst 2 à 3 ubåtar befinna sig utanför spärren. Forceringen av Hoglandsmineringen kostade ryssarna minst 4 ubåtar,men resultatet av denna djärva offensiv kom omedelbart till synes. De tyska ,mycket omfattande trupp- och materieltransporterna till fronten i norr via finska hamnar avbröts så gott som ögonblickligen. Telegrafiskt stoppadesa alla handelsfartyg,även finska, i tyska hamnar .Varning till handelssjöfarten förr uppenbar ubåtsfara vidarebefordrades telegrafiskt och telefonledes till Chefen för Svenska Marinen. Sjöstridskrafternas stab lät genast vidtaga åtgärder för att säkra den finska sjötrafiken genom eskorttjänst och genom att dirigera handelsfartygen via inomskärsleder. Den 17.6 observerades fortsatt livlig rysk aktivitet innanför spärren .På kvällen siktades från Seivästö 3 ubåtar NW Sjepelvskij utföra dykningar. 2 av dessasågs återvända in i Kronstadtbukten. Den tredje ubåten förmodas ha fortsatt ut till Lavansaari som numera används som en framskjuten ubåtsbas.

Rapport nr 5 den 29.6.42

Hoglandsspärrens mineringar har den 19-28.6 avsevärt utökats och bevakningen förstärkts med tyska minsvepare av mindre R-båtstyp och av M-typ. Staben räknar med att högst 3 ubåtar f.n befinna sig utanför spärren och att åtminstone en av dessa medför minor. De finska patrullplanen medföra i stället för ordinarie bomblast en 200 kilos fartygssjunkbomb inställda på sprängning på 20 meters djup. Den 24.6 kl 23.45 siktade ett sådant plan en större ubåt 13 naut.mil syd Gåsören i Pellinge skärgård och 16′ ost Kalbådagrund,som intagit ytläge för batteriladdning. Det visade sig vara en rysk ubåt av S-typ med 10,2 cm kanonen monterad utan sköldskydd. Planet dök mot ubåten,öppnade ksp-eld och fällde kl 23.30 sin sjunkbomb från 30-50 meters höjd.Bomben föll i vattnet c:a 15 meter från ubåtens STB låring

RYSKA UBÅTAR I ÖSTERSJÖN 16.6.42

Vid detonationen försvann ubåten och olja vällde upp till ytan.Planet rapporterade radioledes till sin bas och återvände till denna för att ta ombord en ny sjunkbomb. Tillsammans med ett annat plan flög det sedan ut till den plats där ubåten försvunnit. De möttes av en överraskande syn. Ubåten befann sig åter i ytläge.Planen anföll med ksp-eld och fällde ånyo varsin sjunkbomb.Ubåten försvann då genast men kom nästan omedelbart upp igen i 45° vinkel med förstäven 3-4 meter ovan vattenytan.Dengled därefter åter ned varpå en tredje sjunkbomb avgjorde slutet kl 01.10. Händelseförloppet syd Gåsören visar att de ryska ubåtarna äro svårsänkta men bestyrker att deras stora bränsletankar lätt springa läck.S-ubåtarna är konstruerade för stor aktionsradie och kunna ombordtaga avsevärda oljekvantiteter .

Den 25.6 kl 23.45 siktade att patrullplan åter en ubåt i ytläge 7 naut.mil ost Kalbådagrund mellan Hogland och Helsingfors. Planet fällde sin sjunkbomb från låg höjd men träffade väl långt ut från fartyget,45 à 70 meter från STB-sidan.Ubåten dök och en mämgd olja kom upp till ytan. Staben anser dock att ubåten sannolikt ej blivit sänkt.

Beträffande den tidigare rapporterade krigsförlista ss Argo 16.6 bör här tilläggas att det ned största sannolikhet var en ubåt som sänkte fartyget.Det har framkommit att svenska ss Ulla ,som i likhet med Argo var på väg från Landsort till Utö i Åbolands skärgård ,samma dag utsattes för ett ubåtsanfall, ehuru 8 timmar senare och c:a 17,5 naut.mil närmare Landsort. Argo sprängdes kl 05.05 svensk tid den 16.6 på lat.N 59 21′- Long O. 20 14′, knappa 10 nautiska mil SSW Bogskären .Ulla passerades av en ubåtstorped kl 13.15 svensk tid den 16.6 å lat.N 59 14′- Long 19 43′ c:a 14 nautiska mil SSO Svenska Högarna. Den mot Ulla avskjutna torpeden passerad från STB-sidan under fartyget,gjorde därpå ett ytsprång på motsatta sidan blott c:a 8 meter från fartyget och sedan en skarp STB-gir till jämnlöpande kurs.Den förlorades sedan ur sikte.Ulla bärgade samma eftermiddag Argos besättning.

Detär känt att de större ryska ubåtarna kunna uppträda till sjöss i väl en månads tid, utan att behöva komplettera bränsle eller andra förråd. Likaså har den minsta typen ubåtar i M-serien visat sig kunna ligga länge ute,även under ogynnsamma förhållanden. Hur länge de nu opererande ubåtarna skola kunna ligga ute och vad de skall göra när bränslet tar slut ,är givetvis frågor av största intresse. Det blir med varje dag allt svårare för dessa ubåtar att taga sig tillbaka genom minspärren. Men, sägerman, då det nu visat sig attden ryska ledningen handlar utan någon som helst hänsyn till egna förluster,är det inte osannolikt att ubåtarna i sinom tid komma att gå rätt in i minfälten ,antingen i avsikt att bryta sig ut ur Östersjön eller att forcera spärren i Finska Viken. Det är ej heller osannolikt att de låter internera sig i Sverige. I staben är man i viss mån

Ryska ubåtar i östersjön 16.6.42

förvånad över att tyskarna ännu inte igångsatte en rationell ubåtsjakt i det aktuella Östersjöområdet . Följande 6 ubåtssänkningar anses nu fullt säkra, nämligen :

28/5 en ubåt, sannolikt modifierad Lijn-typ,kl 06.45 Öst Hoglandsspärren. Se rapport 2.

15/6 En ubåt, sannolikt av S-typ, syd Pellinge kl 24. (Rapport nr 4)

16/6 3 ubåtar minsprängda i Hoglandsspärren kl 02-03.

24-25/6 En ubåt av S-typ syd Gåsören,Pellinge skärgård kl 23.30-01.10 Se ovan

Såsom osäkert fall bör rubriceras bombningen av ubåten ost Kalbådagrund den 25/6 kl 23.45. Se ovan.

Härutöver omnämnas i officiella meddelanden ytterligare 6 förstörda eller svårt skadade ubåtar,av vilka en del kommer på tyska Peterhofartilleriets konto. Man har vid olika tillfällen påträffat stora oljefläckar i minfältetsom endast kunnat förklaras med att ubåtar försökt en genombrytning. Natten till 28/6 försökte 3 mindre ubåtar av M-typ att i skydd av konstgjord dimma beyta sig ut ur Nevabukten. Spärrelden från Peterhof tvingade dem emellertid tillbaka in på Neva. Försöket upprepades natten till 29/6 i skydd av rådande dis och lätt dimma. 2 ubåtar använde Korabelnileden och en sjökanalen. Spärrelden hade denna gång ningen verkan och man kunde från Peterhof endast konstatera att de 3 M-ubåtarna försvunno i diset i NW-lig riktning. Sannolikt fortsatte de direkt ut mot Sjepelevskij. Man beklagar i Finska ledningen att Lavansaari fortfarande är i rysk ägo. Kunde tyskarna taga det knaptt 45 km långa och 20 km djupa ryska området längs Kronstadtbuktens sydsida, vore all vidare rysk flottverksamhet utesluten, framhöll general Valve häromdagen.Det vore då även omöjligt för ryssarna att längre hålla Lavansaari.

Rapport Nr 6 den 7/7 1942

Under den gångna veckan 29/6-6/7 ha 2 ubåtar sänkts, en syd Porkala Kallbåda och en SO Kalbådagrund. Ytterligare en sänkning ägde rum vid Porkala under veckan 21-27/6. I Satben räknar man med att sammanlagt 3 ubåtar operera utanför Finska Viken,nämligen 2 i Södra Östersjön och en i västra Östersjön,och att samtliga dessa nu befunnit sig till sjöss något mera än 3 veckors tid.Båtarnas bränsleförråd torde dock räcka ännu en eller annan vecka. Beträffande ubåtssänkningarna må följande detaljuppgifter lämnas:

3/7 kl 17 siktade en ubåtsjagare ett periskop 12 nautiska mil syd Porkala Kallbåda.Jagaren gick till omedelbart sjunkbombsanfall och tillkallade samtidigt ett förband lätta fartyg för fortsatt sjunkbombsfällning. Anfallet avbröts först kl 19.30 då tydligt resultat erhållits och inte

RYSKA UBÅTAR I ÖSTERSJÖN 16.6.42

blott oljemängder utan även vrakdelar och "ryska trasor" kommo upp till ytan.
Enligt vad jag först nu erfarit sänktes ytterligare en ubåt på kvällen den 23.6 i sagda farvatten mitt mellan Porkala och Reval Stein. Det var en medelstor ubåt av modifierad Lijn-typ,numera vanligen benämnd "SJTSJA-typen." Sänkningen utfördes av finska flygplan med sjunkbomber och fortsatt oljebildning på platsen under ett par dygn ansågs som ett tydligt bevis på att ubåten verkligen förstörts.
5/7 mellan kl 23.30 och 24.00 upptäckte ett parullplan en ubåt i ytläge 10 naut.mil SO Kalbådagrund. Typen kunde i rådande dis icke fastställas. Ubåten dök, varpå planet omedelbart tillkallade ett närliggnde förband lätta sjöstridskrafter för ubåtsjakt.Resan efter en kortare stunds sjunkbombsfällning skadades ubåten och stora oljefläckar bildades på ytan. Fläckarna förnyades i SO riktning,vilket visade att ubåten alltjämt var manöverduglig och sökte undfly förföljarna. Anfallen fortsattes tills ubåten definitivt stoppats. Betydande oljemängder vällde sedan upp från en och samma plats även under påföljande dag,varför sänkningen kan anses fullt säker. Med ovannämnda 3 säkra fall uppgår f.n antalet sänkta ubåtar till nio. Observerade oljefläckar 3/7 och 6/7 inom spärrområdet ost Hogland kan härröra från minsprängda ubåtar. Båda plasterna belades för säkerhets skull med sjunkbomber.
Den 2/7 på aftonen försökte 3 medelstora ubåtar att bryta sig ut ur Nevabukten vid Korabelnileden. En av dem träffades av elden från Peterhofbatterierna,varpå samtliga drogo sig tillbaka in på Neva.
En episod från verksamheten inom spärrzonen förtjänar här att omnämnas. Finnarna misstänkte för en tid sedan att ryska ubåtar lågo och passade innanför spärren för att med ledning av landmärken om möjligt utröna bevakningsfartygens minfria rännor. För att lura fienden uppförde man på på Hogland 2 omsorgsfullt konstruerade båkar,placerade så att de bildade en markerad enslinje ut genom minfältet,men givetvis inte i närheten av någon ränna.Ryssarna gingo lätt i fällan och redan påföljande dag upptäcktes en stor oljefläck i minfältet exakt i enslinjens sträckning.
Beträffande ubåtsrapporter från södra Östersjön förtjänar nämnas att ett tyskt handelsfartyg den 28.6 utsattef för torpedanfall vid Rixhöft,att en ubåt siktades den 2.7 15 nautiska mil öster om Rügen samt att ett mindre tyskt fartyg sänktes av en torped utanför Memel den 6.7.

Rapport nr 7 den 13.7.1942

Inget om ubåtar. Följande uppehåll i rapporteringen på en månad kan ev bero på semester för marinattachén KK R.Thorén vid beskickningen i Helsingfors

Forts

RYSKA UBÅTAR I ÖSTERSJÖN 16.6.42

Rapport Nr 8 den 22.8.1942

Återinträtt i tjänstgöring vid beskickningen i Helsingford den 17/8. Rappotten innehåller en mängd ubåtsobservationer,utan ingripanden. Som bilaga till rapport nr 8 redovisas följande sammanställning över observationer och sänkningar av ryska ubåtar i Finska Viken 25/5- 19/8 1942. Finska Sjökrigsledningen räknar f.m med 15 sänkta ubåtar som säkra fall. Utanför spärren opererar f.n högst 5 ryska ubåtar.

Sammanställning över Obs. & sänkta ubåtar 25.5.-19.8.42 i Finska Viken.

2./5-42 kl 06.45 sänktes en ubåt,sannolikt av modifierad Linj-typ,c:a 9′ öst Hogland i höjd med Kiiskikkylä .Ett finskt plan fick en träff å ubåtens akterskepp med en 200 kg sjunkbomb.

12/6 En ubåt sänkt c:a 5′ WSW Hoglands Södra udde,utanför spärren. Uppgiften torde hänföras till en tysk rapport.Denna sänkning har ej tidigare meddelats mig.

13/6 En ubåt sköt en torped c:a 3000 meter ost hamnpiren vid Suurkylä på Hoglands NO-sida, utanför spärren. Den var riktad mot vraket av en tidigare bombad rysk lastångare.

16/6 Kl 02-03 hördes från Haapsaari tre kraftiga detonationer i sydlig riktning.Senare på dagen obs. flyg och fartyg tre olika oljefläckar inom minbältet,vilket kan tyda på lika många sänkta ubåtar.

16/6 kl 16 observerades en ubåt c:a 4′ WtN Porkala Kallbåda utanför spärren. Ubåten sköt en torped mot ett vaktfartyg men träffade en klippa.

16-17/6 sänktes en ubåt c:a 1′ från Hoglands SW udde,utanför spärren. Mycket sannolik eller säker rapport. Denna sänkning har ej tidigare meddelats mig.

23/6 på kvällen sänkte finskt flyg med sjunkbomber en ubåt av modifierad Linj-typ ,vanligen benämnd Sjtsja-typ, c:a 5′ SO Porkala kallbåda. Sänkningen anses såsom säker.

25/6 23.45 siktade ett finskt plan en ubåt i ytläge 5′ ost Kallbådagrund utanför spärren. Planet fällde en sjunkbomb men torde sannolikt ej ha sänkt ubåten. (Se rapport nr 5)

26/6 En ubåt observerad 7-8′ WtS Hoglands sydudde utanför spärren. Ett plan anföll med sjunkbomber men resultatet ovisst.

26/6 En ubåt sänkt c:a 8′ N. Ekholmen vid Estniska kusten, 10 till 11′ SSO Kallbådagrund utanför spärren. Uppgiften hänför sig förmodligen till en tysk rapport och sänkningen har ej tidigare meddelats mig.

forts

RYSKA UBÅTAR I ÖSTERSJÖN 16.6.42

3/7 kl 23.30-24.00 upptäckte ett finskt plan en ubåt i ytläge c:a 7′ SO Kallbådagrund.Ubåten sänktes av tillkallade lätta sjöstridskrafter. Se rapport nr 6.

3/7 Ett priskop siktat kl 17 c:a 10′StW Porkala Kallbåda,utanför spärren. Ubåtsjagar utförde sjunkbombsanfall under 2½ timmars tid tills ubåten kunde anses sänkt.

3/7 En större oljefläck upptäckt av flyg inom minbältet ost Hogland. Någon detonation dock ej hörts.

6/7 På morgonen obs. nya oljefläckar inom minspärren, en ost Hogland och en NO Tytärsaar.Båda platserna belades med sjunkbomber för säkerhets skull. Se rapport nr 6.

19/7 En ubåt sänktes c:a 7′StW platsen för Helsinki fyrskepp.Utanför spärren. Närmare uppgifter komma att senare lämnas.

12/7 En ubåt sänktes av fartyg nära Rödskär -Ruuskeri - 9 à 10′WtS Hogland sydudde, utanför spärren.

12-13/7 En ubåt sänktes c:a 5′syd Porkala Kallbåda,utanför spärren. Närmare uppgifter sedermera.

13/7 En ubåt sänktes c:a 5′NtO Suur Tytärsaari,sannolikt utanför minspärren.Näramre uppgift sedermera.

14/7 En ubåt sänktes c:a 8′NWtW Stenskär och c:a 16′syd Gåsören i Pellinge skärgård utanför den första minspärren. Närmare uppgifter sedermera.

28/7 En ubåt sänktes c:a 1′syd Lavansaari.Närmare uppgift sedermera.

Helsingford 22.8.1942
KK R.Thorén.

Rapport nr 9 den 5.9.1942

Enligt Finska högkvarterets rapporter 1.9 och 3.9 ha ytterligare 2 ryska ubåtar sänkts i Finska Viken. Den ena efter explosion i ett minfält xxxx mellan Hogland och Tytärsaari.Den andra utanför Söderskär i Porkala skärgård. Båda fallen äro dock osäkra. En del mindre oljefläckar ha obs. säger man, men dessa ha ej förnyats och kan således icke anses såsom bevis för någon sänkning. Angrepp mot ubåtar i Finska Viken ha ej förekommit xxx 20/8- 4/9. Däremot ha ryska ubåtar vid upprepade tillfällen jagats i Ålands Hav efter utförda torpedanfall mot finska konvojer.

Ubåtarnas verksamhet i Ålands Hav xxxxxxx inleddes med ett anfall mot en västgående konvoj den 25/8 kl 10.55 finsk tid. 2 torpedbanor observerades. Konvojen, som var på väg mot Simpnäsklubb,befann sig vid tillfället ifråga c:a 15 naut.mil SWtW Kobba Klintarne.Lastfartygen verkställde undangir samtidigt som eskortfartygen gick till anfall mot ubåten med sjunkbomber.Angreppet ledde inte till något resultat.Det kan noteras att ubåten ej hördes i eskortfartygens hydrofoner.

RYSKA UBÅTAR I ÖSTERSJÖN 16.6.42

Natten till den 26/8 utförde finska sjö- & luftstridskrafter omfattande ubåtsjakti Ålands Hav.Ett av planen upptäckte härvid kl 00.25 den 36/8 i månstrimman en ubåt i ytläge på ungefärlig position N.59° 53′- O.19° 30′ Planet fällde en sjunkbomb varvid ubåten försvann.Först ett par dagar sen are observerades oljefläckar på platsen för sjunkbombsfällningen, Staben anser därför att ubåtenmed största sannolikhet ej blivit sänkt.

Den 30/8 kl 10.20 anfölls åter en västgående konvoj på ungefär samma plats som den 26/8 eller närmare bstämt på lat N. 60° - O.19° 32′. Två torpeder avsköts mot konvojen och eskorten angrep med sjunkbomber men utan synbart resultat.

31/8 kl 09.12-09.40 anföll tyska eskortfartyg en rysk ubåt utanför Simpnäsklubb .Ubåten sänktes med sjunkbomber nära territorialgränsen. I betraktande av att rysk " lump" av olika slag kom upp till ytan,anser man i Staben denna sänkning såsom säker. I den officiella kommunikén om sänkningen omnämndes avsiktligt ej Ålands Hav utan meddelades istället att en rysk ubåt sänkts i Östersjön. (10.16)

Natten till 3/9 anföllo mindre fartyg ut Ålands Havsbevakning en ubåt i ytläge. Ubåten dök och sjunkbomber fälldes.Oljefläckar observerades men ej senare på dagen varför det är osäkert om ubåten sänktes.

Natten till4/9 kl 02.27 siktade finska vaktfartyg ett förskärmat fartyg vid Simpnäsklubb, nära svenska kusten å lat N 59° 55′- long O. 19°.10′styr-ande ungefärlig kurs 320° ,som mycket erinrade om en ubåt.

4/9 kl 11.25 anfölls en västgående konvoj av en ubåt mellan Simpnäsklubb och Kobba Klintarne. 2 toppedbanor observerades. I ubåtsjakten deltog föruto eskortfartygen även andra lätta sjöstridskrafter som beordrats till platsen radioledes. Kl 14.30 upptäcktes en större oljefläck och ny intensiv sjunkbombsfällning igångsattes. Ytterligare olja vällde då upp till ytan varför ubåten ansågs med säkerhet sänkt. i Staben räknar man f.n med att ännu 2 ryska ubåtar operera i Östersjön.

Rapport nr 10 den 1.10.1942

Den ubåt som 4/9 kl 11.25 avsköt 2 toppeder mot en västgående konvoj c:a 8 naut. mil NW Flöjtan och därefter jagades av lätta sjöstridskrafter, snses ej med säkerhet sänkt . Tidigt på morgonen 4/9 siktades en ubåt 15′ syd Utö. - Natten till 4/9 förmodas en ubåt ha förflyttat sig nordvart genom Södra Kvarken och någon natt senare visade sig en rysk ubåt i Botten havet,för första gången under detta krig.

11/9 kl [illegible] 23 anföll en ubåt finska ss Herapå 2000 ton (Hera av Marie-hamn, 1379 brton, byggd1882 i South Shields) omedelbart intill Finngrund

RYSKA UBÅTAR I ÖSTERSJÖN 16.6.42

och sänkte fartyget med artillerield efter att ha avskjutit 2 torpeder som båda förfelade målet. Besättningen, som räddades i livbåtarna ner till Åland, kunde endast lämna ytterst knapphändiga uppgifter om anfallet. Ubåten hade dock observerats av flera av de ombv vilka uppgåvo att den var av största typ.Det torde därför röra sig om en s.k K-båt,bestyckad med 2 st 10,2 cm kanoner och en 45 mm lv-kanon,eller en ubåt av S-typ med en st 10,2 cm kanon och en 45 mm lv-kanon.

12/9 kl 11.45 avsköt en ubåt 2 torpeder mot en västgående konvoj c:a 10′ ONO Simpnäsklubb . Ångaren Bonden (av Mariehamn på 635 brton byggd 1891) på 900 ton träffades och togs svårt skadad under bogsering mot Åland men sjönk nära Kobba Klintarne. Sjunkbombsanfall lämnade inget synligt resultat

Natten till 13/9 torpederades och sänktes i Södra Bottenhavet finska ss Jussi H. (av Björneborg , 2323 brton byggd 1910i Helsingford)på 3500 ton. Blott en man av besättningen räddades.

14/9 observerades en ubåt syd Utö.
17/9 Obs. en ubåt i Norra Kvarken,möjligen en Linj-typ.
19/9 kl 10.38 upptäcktes en ubåt c:a 6′ SW Nyhamn,syd Mariehamn.Den anfölls med sjunkbomber,troligen utan resultat.
Natten till 23/9 drev det utbrända vraket av holländska ms "Anna W." upp på Strömmingsbådan WSW Wasa. (Av Delfzijl 290 brt. byggt 1936) Fartyget hade lämnat Haparanda 16/9 sannolikt via Östra Kvarken och hadesynbarligen skjutits ibrand av en ubåt. 2 lik påträffades ombord. ((Ubåten var Sc 13 och 4 man dödades på Anna W. Münching: De Nederlandse Koppvardijfloot))
27/9 kl 14.45 upptäcktes en ubåt 5′ SW Norrskär utanför Wasa skärgård (Se rapport 11)
28/9 kl 21.22 observerades en ubåt 15′ NW Mäntyluoto (Se rapport 11)

Finska flyget använder vid ubåtsjakt samma sjunkbomber som sjöstridskrafterna.Totalvikt 200 kg. De apteras på planen som vanliga bomber.
På min förfrågan i Staben om man under september månad observerat någon rysk ubåt på ingående i Finska Viken,meddelades mig att en ubåt torde ha impasserat c:a 15/9. Det är sannolikt att denna lyckats taga sig igenom samtliga spärrar. I de hemliga finska högkvartersrapporterna lämnas fortfarande uppgifter röramde ungefärliga lägen för ubåtssänkningar i Finska Viken. Den 7/9 meddelades sålunda att finskt flyg och VMV-båtar i de smala farvattnen vid Porjala anfallit en rysk ubåt med sjunkbomber.Stora oljefläckar vällde upp till ytan och följande dag ansåg man med säkerhet kunna fastslå att ubåten blivit sänkt. Den 23/9 rapporterades att två ryska ubåtar sänkts vid Hogland,den ena av flyg, den andra av sjöstridskrafter.

==============

RYSKA UBÅTAR I ÖSTERSJÖN 16.6.42

Rapport nr 11 den 21.10.42

Den gångna tvåveckorsperidden karakteriseras helt av fortsatt rysk ubåtsverksamhet i Östersjön och Bottenhavet.

Den 27/9 anfölls kl 14.45 en tysk konvoj 4-5 nautiska mil SW Norrskär av en ubåt.Konvojen bestod av 5 transportfartyg framgående i bred formering på 2 kolonner och med 2 M-båtar som eskortstyrka. Något periskop observerades ej. Endast en torped avsköts.Den passerade tätt akter om målet,det ammunitionlastade ss Quersee ,och träffade det längre in i formeringen gående motortankfartyget "Mittelmeer" .((6236 brton, byggt 1936 i Rotterdam, J.T.Essberger i Hamburg, tillhörigt Tross-schiffverband Nord)).Anfallet utfördes från BB-sidan och torpeden som träffade Mittelmeer i 90° vinkel exploderade i tank nr 7 som tidigare innehållit bensin. Gaserna antändes och elden förstörde bryggshuset med inredning . Besättningen,som lämnat i livbåtarna,återvände ombord och införde fartyget till Wasa där det ännu ligger. Eskortfartyget fällde sjunkbomber utan synligt resultat.

Den 28/9 kl 21 anfölls ss Hoernum med artilleri av en rysk ubåt 15' NW Mäntyluoto.Ångaren fick 2 träffar,några smärre bränder uppstod och en man sårades men fartyget lyckades ta sig tillbaka till Mäntyluoto där det alltjämt befinner sig.Hoernum, som var på väg till Luleå, hade lagt sin route långt ut till sjöss i stället för att gå genom skärgårdarna.

Den i rapport nr 10 omnämnda ubåtsobservationen den 27/9 utanför Raumo får nu betraktas som säker. Ubåten upptäcktes kl 12 c:a 10' W. skärgården av en bogserbåtsskeppare, f.d ubåtsmatros, och det anses ganska säkert att ubåten varit av Sjtsja-typ. Den obetydliga tidsskillnaden mellan denna observation kl 12 och torpederingen av Mittelmeer kl 14,45 talar för att 2 ubåtar den 27/9 observerats vid finska sidan av Bottenhavet.

Den 2/10 kl 14.14 finsk tid avsköt en ubåt 3 torpeder mot en västgående konvoj i Ålands Hav 9' SSW Hammarudda. Ingen av dem träffade och sjunkbombsfällning gav inget resultat.

Natten till 4/10 observerade fiskare utanför Storbådan SSW Bergö i Wasa södra skärgård en rysk ubåt,möjligen av S-typ,som höll på ~~att vittja deras nät~~ att vittja deras nät .Kustbevakningen larmades.Näten återfunnos sedermera oskadade.

Den 11/10 kl 11.30 avsköt en ubåt en torped mot en västgående finsk konvoj i Ålands Hav c:a 8' StW Hammarudda,dock utan att träffa. Konvojen bestod av 6 ångare,2 eskortfartyg och ett flygplan. Torpedbanan observerades av planet men ej av eskortfartygen .6 sjunkbomber fälldes och en mindre oljefläck utbredde sig tillfälligt på ytan. Man måste räkna med resultatlöst.

12/10 siktade ett finskt spaningsplan en rysk ubåt i ytläge nära Flöjtan.

RYSKA UBÅTAR I ÖSTERSJÖN 16.6.42

Den dök omedelbart. Sannolikt samma ubåt som den 11.10.anföll en konvoj StW Hammarudda.

14/10 kl 16.50 upptäckte en finsk SB2-maskin en ubåt i mellanläge 8′ SO Porkala Kallbåda i Finska Viken, styrande W kurs. Medan ubåten höll på att dyka fällde planet 2 sjunkbomber och en stor oljefläck utbredde sig på havsytan.Ny olja vällde upp på samma plats även under 15.10 varför staben anser sänkning såsom säker.

Natten till 15/10 kl 02 siktade 2 finska VMV-båtar en rysk ubåt i ytläge 16′ost Kalbådagrund syd Gåsören i Pellinge skärgård ,Finska Viken. Ubåten var på ingående på SO kurs. VMV-båtarna öppnade ksp-eld,satte högsta fart mot ubåten och fällde sjunkbomber. En betydande oljefläck utbredde sig över platsen där ubåten försvunnit och ny olja vällde upp ännu kl 08.Fallet är dock osäkert.
Ifråga om ryssarnas ubåtsresurser kan nämnas att flygbilder tagna den 1/10 avslöjat att 30 ubåtar nämnda dag befunnit sig inom Leningrad-Kronstadt -området. Kommendören för Sjöstridskrafterna,S.Sundman, är av den bestämda uppfattningen att de ryska ubåtarna under sommarens lopp utrustats med perifoner vilket gör det möjligt för ubåtarna att med sakta fart kunna ta sig igenom ett minfält. Man har kunnat konstatera att ubåtar passerat igenom ett minfält genom att väja undan för framförvarande minor.Ubåtar passerar nu förhållandevis obehindrat genom mångdubbla spärrar.

Rapport nr 12 den 11.11.1942

Under tiden 21/10-10/11 förhållandevis livlig ubåtsaktivitet i Ålands Hav och Östersjön.
den 14de resp. 19de oktober utfördes anfall i farvattnen SO Trelleborg varvid ss Jacobus Fritzen dən 14/10 sjönk efter torpedering och färjan Deutschland 19/10 träffades av en torped men blev flytande. 3 anfall utfördes vid Lettiska kusten: den 21/10 SW Libau mot tyska ss Sabine Howaldt den 27/10 norr om Libau mot franska ss Malgache och 29/10 ett anfall mot ett tyskt fartyg vid Ventspils. Sabine Howaldt och Malgache höll sig dock flytande efter torpedträffarna,vid anfallet 29.10 ingen träff.
1/11 angrep en ubåt ett tyskt fartyg utanför Blekingekusten,varom dock uppgifter saknas.Samma dag sänktes finska ss Agnes med torped i Danzigbukten ((Agnes av Mariehamn , 2983 brton byggt 1912 i Rotterdam))
6/11 torpederades och sänktes ett tyskt fartyg c:a 25 nautiska mil öster om Bornholm.

I Ålands Hav har följande inträffat:

21/10 siktade en patrullerande finsk ubåt en rysk ubåt av S-typ i ytläge 5 naut.mil SO Söderarm.Den bedömdes vara under gång på nordlig kurs med 12

knops fart. Trots att avståndet var c:a 3000 meter lyckades den finska ubåten sänka den ryska med en torped. Av besättningen räddades ubåtschefen och 3 man vilketbefunnit sig på bryggan i tornet vid explosionen. (//v 13)

26/10 kl 12 finsk tid anföll en ubåt en västgående konvoj utanför Nyhamn och torpederade finska ss Betty H.(2478 brton, byggd 1902 i Whitby ,tillhörig Werner Hacklin,Björneborg) De 2 eskortfartygen och ett flygplan fällde sjunkbomber men utan resultat.

26/10 råkade en finsk ubåt av Vetehinen-typ intaga ytläge i omedelbar närhet av en uppdykande rysk ubåt av S-typ 11 nautiska mil NtO Simpnäsklubb. Finnen öppnade omedelbart eld med sin 20 mm Mansenkulspruta varpå ryssen dök synbarligen skadad. Den ryska ubåten fortsatte sedan i u-läge på ostlig kurs 6 distansminuter och kunde härunder med lätthet följas med ledning av uppstigande luftbubblor.I samma ögonblick den åter visade sig på yt kl 00.01 den 27/10 13'NOtN Simpnäsklubb sänktes den med en torped. Ubåtar av S-typen ha ett deplacement i marschläge på närmare 1100 ton och är bestyckade med en 10,2 cm kanon på fördäck och en 45 mm LV-pjäs på bryggan. Vetehinen-ubåtarna är på 500 ton med en 7,6 cm kanon på fördäck och en 20 mm LV-ksp på tornet. (Se detaljer i rapoort nr 14) + //v 16

5/11 kl 13.15 observerade finska bevakningsfartyg ett periskop c:a 10'W Nyhamn.Sjunkbomber fälldes och spaningen fortsatte tills ubåten kl 21.18 upptäcktes i ytläge.Den dök omedelbart som de finska fartygen kommo i skite men intog kl 22.50 åter ytläge och besköts omedelbart med 7,5 cm kanoner. Svårt skadad av artillerielden rammades och sänktes ubåten kl 23.00 c:a 9' NO Simpnäsklubb. Den var möjligen av S-typ. Hela besättningen gick med ner. Se rapport nr 14 för detaljer.

Sjöstridskrafternas Stab har påtagliga bevis för dessa 3 sänkningar,vilka väckt största tillfredställelse hos den finska krigsledningen.

Nya Dagligt Allehanda avslöjat för mycket

I artiklar i svensk press, bl.a i NDA den 29/10 och 30/10 om ubåtssänkningarna och den finska eskortverkdamheten i Ålands hav har finsk sjöfart direkt och ohjälpligt skadats eftersom ryssarna fått veta genom dessa artiklar att finska ubåtar satts in i antiubåtskriget och fått uppgift om att en ubåtschef tillfångatagits.Finska Sjökrigsledningen har till följd av detta nu ytterligare skärpt sekretessen vilket kommer att återverka på marinattachéns möjligheter att inhämta uppgifter om olika krigshändelser.

Rapport Nr 13 den 21.11.1942

Ryska ubåtar ha ej observerats under den gångna 10-dagarsperioden vare sig i Bottenhavet ller Ålands Hav.

====================

RYSKA UBÅTAR I ÖSTERSJÖN 16.6.42

Rapport nr 14 den 3.12.1942

Den 27/11 torpederadee och sänkte en rysk ubåt det tyska transportfartyget Hindenburg på 6000 ton 15 nautiska mil syd Utö i Åbolands skärgård .
((Hindenburg 7880 brton byggd 1921 i Bremen-Vegesack, L.143 B.17 HAPAG i Hamburg.Enligt Schwadtke torpederades Hindenburg natten till 19/11))
Ryska ubåtar ha ej observerats under den gångna veckan i Bottenhavet och Ålands Hav. (Jib 16)

Detaljer om ubåtssänkningarna den 27 och 21.10: Det var ubåtarna Iku-Turso och Vetehinen som torpederade varsin rysk ubåt av S-typen. Avståndet vid sänkningen den 21/10 var 3000 meter och den 17/10 4000 meter.Enligt uppgift från krigsfångarna på den först sänkta ubåten ha alla ryska ubåtar order att dyka när fara hotar. Ifråga om sänkningen 27/10 kunde den finska ubåten följa den skadade ryska ubåten,inte genom uppstigande luftbubblor utan med hydrofonerna.Den ryska ubåten måste nämligen oavbrutet hålla sina pumpar igång vilket tydligt uppfattades av hydrofonisterna på Vetehinen.

Detaljer om sänkningnen den 5/11 : Denna sänkning utfördes av ubåten Vesihiisi ,fartygschef kaptenlöjtnant Leino. Ubåtarna upptäckte varandra i det rådande mörkret först på 120 meters avstånd. Vesihiisi avsköt omedelbart 2 torpeder men avståndet var för kort och torpederna gjorde en djupsvängning under målet. S-ubåten började dyka och besköts då med 7,6 cm kanonen .Ett par direkta träffar noterades men ryssen fortsatte likväl dykningen.Vesihiisi styrde då med 6 knops fart rätt mot ryssen och rammade honom tvärs tornet i samma ögonblick som ubåtens läge under dykningen blev labilt.Den stora S-ubåten vräktes därigenom helt runt av den lilla finska ubåten och sjönk på 120 meters djup. Vesihiisi fick endast några tänder på sin undre stävsåg böjda. (SE 2.9.43 SVEA REUTER-APPENDIX JIB 6. UBÅTEN EJ SÄNKT)

På routen Reval-Helsingford har nattbevakningstjänsten utförts av ubåten Vesikko.

Rapport nr 15 den 7.12.42

Inget om ubåtar i Östersjön.

1943

Rapport nr 1, 3.2.43 & nr 2, 22.2.43

Inget om ryska ubåtar.

Rapport nr 3 - 8 , 1943

Div. utbrytningsförsök av ryska ubåtar i Finska Viken.

Rapport nr 9, 24.5.43

Rapport att flygspaning avslöjat 35 ubåtar i Leningrad och Kronstadt.

RYSKA UBÅTAR I ÖSTERSJÖN 16.6.42

Rapport nr 10, 31.5.43

Ryssarna i början av maj lyckats överföra ett antal ubåtar från Leningrad till Kronstadt och därifrån i skydd av mörker och konstgjord dimma till Sjepelevskij - Seiskari - och till sist Lavansaari. I kombination med omfattande flyganfall av starka bombförband genomfördes en första utbrytning av 2 ubåtar natten till den 21/5 1943. På morgonen den 21/5 upptäckte ett finskt plan en oljestrimma som rörde sig i W riktning NW Stenskär (Vaindlo) c:a 25 naut. mil WSW Hogland. Tydligen en ubåt som inskadats i Hoglandsspärren. Planet fällde sjunkbomber och tillkallade bevakningsfartyg. En stund senare kom ubåten upp till ytan,sannolikt skadad av sjunkbomberna, och besköts omedelbart med 7,5 cm artilleri av minfartygen "Fiilahti" och "Ruotsinsalmi." 4 träffar i tornet noterades innan ubåten hunnit dyka. I hydrofonerna hörde minfartygen sedan ubåtens pumpar i verksamhet och kunde därigenom noga bevaka sitt offer. Tid efter annan rörde sig ubåten på botten och belades då genast med sjunkbomber. Fyra dylika försök att undkomma upprepades den 22-24.5. Först den 25/5 tystnade pumparna och kl 17 samma dag avbröts bevakningen.

Den 21/5 på e.m kl 15.07 iakttogs an ubåt av Stjsja-styp i ytläge i närheten av Tallinngrundet (Reval Stein) innanför västra spärren. Den besköts genast av ett tyskt vaktfartyg med lätta pjäser. Ubåten, som hade utgångna batterier,besvarade elden men fick skador i tornet och måste dyka. Vid den snabba dykningsmanövern blev en rysk UO, fartygets " Pumpmeister.", kvar på ytan och togs tillfånga. Platsen belades med sjunkbomber och tydliga oljefläckar visade sig. Efter ytterligare en serie fällningar vällde olja upp till ytan och en oljefläck av 10 km längd inrapporterades. Sänkningen ansågs då säker. Vid förhör med krigsfången meddelade denne att ubåten, " Sjtsja 303" , var den första i ordningen som i år försökt bryta spärrarna. Den hade 1942 utfört 2 raider i Östersjön.Underofficeren framhöll med bestämdhet att ubåtarna med 2 knops fart letar sig fram mellan minorna i spärrarna med hjälp av mycket känsliga och effektiva specialapparater. (Perifoner?) Det är ochså möjligt att en ubåt som går med så låg fart som 2 knop inte utlöser en mina vid kollision. Den låga farten gör att ubåtarna ej hörs i bottenhydrofonerna vid Hogland och Porkala och i fartygshydrofonerna först på nära håll. Bäst hörs kolvslagen i befintliga pumpanordningar och i vissa fall ljuden från rodermotorerna.

Den 26/5 på morgonen 07.30 inträffade en minexplosion i spärren vid Revalstein. Vrakgods och olja kom upp till ytan,allt synbarligen hörrörande från en rysk ubåt. Kl 17 samma dag upptäcktes en ubåt i undervattensläge 5'N.Juminda. Platsen belades med sjunkbomber och ubåten rapporterades säbkt.

=========

RYSKA UBÅTAR I ÖSTERSJÖN 16.6.42

27/5 kl 01.30 upptäcktes ånyo en ubåt innanför huvudspärren nära finska sidan SO Porkala. Ubåten sänktes med säkerhet med sjunkbomber.Sundman misstänker att det var samma ubåt som inrapporterades kl 17 den 26/5 och då sannolikt klarat sig.
Fångst eller napp i spärrarnas ubåtsnät ha inte erhållits. Det ryska spaningsflyget har säkerligen kunnat fastställa nätens exakta lägen med hjälp av seriefotografering.I lugnt väder avtecknar sig nätbojarna synnerligen markerat mot havsytan.

Rapport nr 11 ,1943 ,saknas

Fortsättning på attachérapporter/Finland 1943-45 se Svea Reuter 2.9.43
Tillägg om ryska torpedplan & ubåtar i Östersjön.

Jürg Meister: Der Seekrieg in den Osteuropäischen Gewässern (1958)

RYSK UBÅTSAKTIVITET 1942

Natten till den 13.6.42 lyckades de första ryska ubåtarna bryta sig ut i Östersjön genom minspärrarna och de finsk-tyska bevakningskedjorna i Finska Viken,- Mellan den 13.6 och 16.6 sökte inallaes 7-8 ubåtar ta sig ut i Östersjön. 3 av dem lyckades: Щ 304, Щ 320 och Lembit. En eller två minsprängdes och de övriga återvände till Kronstadt. 7 tyska ubåtsjagare sökte i 5 dygn utan resultat efter utbrytarna. Щ 320 observerades vid svenska kusten och sänkte 3 ångare.Alla tyska fartyg fick under svensk eskort gå på svenskt vatten och tätt inpå de finska och baltiska kusterna. Finnarna började konvojera handelsfartyg genom Ålands Hav och i Bottenhavet till och från svenska hamnar. Natten till den 23.6 tog sig 3 ryska ubåtar ut i Östersjön medan 2 sänktes av finskt och tyskt flyg. Av de 3 som tog sig ut gick Щ 303, som avlöste Щ 304 i Finska Viken, på grund öster om Utö och tvingades ta sig tillbaka till Kronstadt. Щ 317 och Щ 406 gick mot svenska kusten och sänkte där ytterligare 4 fartyg.I början av juli tog sig 3 ubåtar ut från Kronstadt.En sänktes, en skadades, men S-7 tog sig ut till havs och sänkte i rask följd 3 fartyg mellan svenska och estniska kusterna,skadade en ångare och anföll 3 fartyg utan resultat. Den 12.8 anträdde S-7 återresan och nådde Kronstadt där befh utnämndes till "Sovjet-Unionens hjälte". I mitten av juli tog sig de första ubåtarna, Lembit och Щ 320 tillbaka till Kronstadt, och den 6.8 och 15.8 kom Щ 406 och S-7 tillbaka till Kronstadt. Medio augusti bröt sig en fjärde omgång ubåtar ut i Östersjön.Щ 320 lyckades men Щ 380 minsprängdes och sjönk vid Soursaari i Finska Viken.Щ 320 gick till svenska kusten och sänkte där en ångare. Щ 304 fick maskinfel vid Lavansaari i Finska Viken och

(Щ = сирсjа)

måste återgå till Kronstadt. M-97 minsprängdes vid Juursaari och III 405 minsprängdes vid Aomeri. Under andra hälften av augusti tog sig III 306, III 407 och S-9 ut i Ålands Hav och Bottenhavet. Dem 31/8 sänktes III 306 vid Simpnäsklubb (Se sid 8) av tyska M 37 med sjunkbomber. S-9 sänkte i september 3 fartyg i Bottenhavet. III 407 torpederade ett trupptransportfartyg (Hindenburg, se sid 13) men av 992 ombordvarande dödades endast 6 man. Den 20/9 minskadades III 407 vid Suursaari men uppnådde Kronstadt. Ännu en rysk ubåt som tagit sig ut till havs sänkte en ångare i Bottenhavet. I början av september bröt sig III 310 och III 406 ut. III 310 sänkte i mellersta Östersjön en ångare, III 406 i Ålandshav ett kustmotorfartyg och skadade ett annat lastfartyg. En ubåt sänktes under utbrytning den 2.9 av finska vaktfartyg syd Tiiskeri i Finska Viken. I mitten av oktober tog sig några ubåtar tillbaka till Kronstadt men ~~III~~ 306 blev min skadad. Samtidigt bröt sig S-7 och ett par andra ubåtar ut medan III 302 sänktes av en mina i Seeigelspärren och III 311 troligen sänktes av finska fartyg. S-7 skulle operera i 30 dygn mellan Utö, Svenska kusten och Lat N 54° 15′- long O. 60° 00′ . S-7 lämnade Kronstadt på kvällen den 16/10, låg i ett dygn på botten utanför Lavansaari, fortsatte kl 01.30 den 18/10 och kom ut till havs. Den 21/10 kl 19 dök S-7 upp 5′utanför Söderarm utan att ana att den finska ubåten Vesihiisi följde den med lyssnarapparatur. Kl 19.42 sköt Vesihiisi en torped och S-7 sjönk på 2 minuter. Befh Lizin och 3 man som stått på bryggan räddades, alla övriga gick med i djupet. (Se sid 12-13) De andra ubåtarna sänkte i mellersta Östersjön 4 ångare och skadade två. Den 20/10 tog sig III 304 och III 320 ut i Östersjön. III 304 sänkte en finsk ångare i Ålands Hav men spårades med ASDIC av finska ubåten Iku-Turso och säbktes den 27/10 vid midnatt med artilleri och en torped i ytläge. (Se sid 12-13) III 320 sänktes på samma vis av Vetehinen.

SÄNKTE SVENSKA MARINEN NÅGON RYSK UBÅT? DN

Dagens Nyheter refererade 5.4.59 en artikel av kapten J.E.Olow i senaste numret av "Aktuellt och historiskt -Meddelanden från Försvarsstabens Krigshistoriska Avdelning". Sammanfattningsvis förklarade Olow i artikeln att svenska eskortfartyg vid 5 tillfällen sommaren 1942 gick till motattack mot ryska ubåtar som anfallit deras eskorter och det ansågs att 3 ubåtar sänkts men att endast en av dessa var säker. Efter att ha fallit i rysk fångenskap (Se sid 11-12-13 och ovan) förklarade kaptenen Lizin på S-7 att han den 11.7 torpederat ett svenskt fartyg utanför Västervik (Luleå). Av andra uppgifter att döma torpederade Stjsj 314 malmångaren C.F.Liljevalch den 18.8 i samma farvatten och sänktes troligen sedan av svenska sjunkbomber. Vad den av Olow omnämnda säkra sänkningen beträffar angav han ingen exakt tidpunkt för aktionen, men det rörde sig sannolikt om den 12.7. utanför Västervik:

RYSKA UBÅTAR I ÖSTERSJÖN 16.6.42

Kl 07 den 12.7 avgick en eskort bestående av 11 handelsfartyg skyddade av 3 eskortfartyg och ett spaningsplan.Fartygen gick i neutralitetsleden innanför 3-milsgränsen . Kl 09.15 upptäckte eskortfartyg II ett misstänkt föremål,styrde ner mot det och konstaterade att det var en i vattnet stående ribba. Kl 09.40 observerades från eskortfartyg nr III att flygplanet börjat cirkla runt för att därpå dyka ner mot ett periskop. Eskortfartyget gav larmrapport och styrde mot periskopet. Också eskortfartyg nr I styrde med högsta fart mot periskopet,samtidigt som förbandschefen vag eskortfartyg II order att bilda dimma mellan ubåten och eskorten. Kl 09.50 började dimbildningen,samtidigt som nr I och III satte in ett sjunkbombsanfall och planet fällde en bomb mot periskopet som jämte övre delen av tornet siktades av nr III under ett kort ögonblick. Kl 09.50-10.15 fällde nr I 17 sjunkbomber och nr III 20 st varefter nr III bedömde ubåten som sänkt. Samtidigt fällde nr II 8 sjunkbomber mot ett misstänkt periskop strax utanför dimbanken. Från Nr I observerades oljefläckar som spred sig över området. Kl 10.15 beordrades nr I och III att fortsätta eskorteringen medan nr II fick order att fortsätta jakten. Fartygschefen bedömde att ubåten fortfarande innebar en fara för eskorten och ev kunde få en möjlighe att komma till anfall mot en mötande eskort,värför alla åtgärder måste vidtagas för att förstöra ubåten. Kl 10.30 började Nr II avsöka det ubåtsfarliga området.Kl 11.05 observerades en särskilt markerad fläck med färsk olja och 8 sjunkbomber fälldes i och omkring oljefläcken. Kl 11.15 fick fartyget order från förbandschefen att kvarligga i området tills dem mötande eskorten passerat. Då eskortfartyget passerade över oljefläcken gjorde ekolodet ett markerat hopp på 5-8 meter. Eskortfartyget vände om och passerade återsamma plats varvid luftbubblor sågs komma upp i mitten av oljefläcken. 3 sjunkbomber fälldes direkt mot luftbubblorna. Den mötande eskorten hade passerat kl 13.45 och efter 4 timmars oavbrutet avsökande av den förmodade sänkningsplatsen satte eskortfartyg II kurs för återföfening med egna eskorten. Sammanlagt hade då 56 sjunkbomber fällts mot ubåten plus en flygbomb och oljefläckarna,luftbubblorna och ekolodsutslaget är starka indicier på att ubåteb oskadliggjorts.
(Se även Ada Gorthon 22.6.42 :tillägget om de ryska ubåtarna)

Den 26.11.1984 tog Svenska dagbladet upp ubåtarna 1942 i en helsidesartikel med rubriken:" Marinen sänkte ryska ubåtar 1942 . I artikeln redovisas utdrag ur ovanstående aktion med den skillnaden att SV.D nu omtalar att eskortfartygen vid tillfället var jagarna Karlskrona och Norden skiöld samt vedettbåten Kaparen. Eskortfartyg nr II var Karlskrona. Olja steg upp i 3 dygn på sänkningsplatsen, 12.7.42 utanför Västervik, vid Storkläppen . Den andra troliga sänkningen ägde rum 21.7 på int.vatten vid

RYSKA UBÅTAR I ÖSTERSJÖN 16.6.42

Kungsgrund utanför Västervik. Djupen på platserna är 40 och 70 meter med starkt kuperad botten. Konteramiral Gunnar Grandin hävdade i intervju att marinen inte hade tid och resurser att göra en bottenundersökning för att klarlägga om ubåtar ligger där. "Visst skulle det vara intressant att få ett slutgiltigt svar.Men vi skall samtidigt komma ihåg att en bottenkartering trots allt är mycket besvärlig och att det genom åren hopat sig många vrak därnere." - Sjöhistorikern Per Olof Ekman i Helsingfors säger i artikeln att han är nästan säker på att svenska marinen inte sänkte någon rysk ubåt 1942. "De ubåtar svenskarna syftar på är SC-406 och S-7. Båda utsattes för massiva sjunkbombsattacker menåterkom oskadade till sin bas i Lavansaari inne i Finska viken den 6.8 och 11.8.42. SC 406 missade 1.7. Galeon med en torped och attackerades 21.7 med 53 sjunkbomber av svenska krigsfartyg. S-7 sänkte den 9.7 ss Margareta och den 11.7 Luleå men kunde fortsätta och sänkte den 18.7 en finsk ångare utanför Ösels sydspets." Ekman måste dock medgiva att han inte kommit in i det ryska krigsrakivet utan hade byggt upp sina forskningar kring publicerade Sovjetiska verk om sjökriget. Verk som självfallet måste glorifiera den ryska flottan och förtiga så många förluster som möjligt. (Om S-7 se sid 12.13.16)

(Krigsarkivet ej genomgånget)

ULLA 16.6.42

UTSATT FÖR RYSKT TORPEDERINGSFÖRSÖK UNDER RÄDDNING AV SKEPPSBRUTNA

Incidenten endast omnämnd i Svenske marinattachéns i Helsingfors Rapport nr 5 den 29.6.42 till CM:

" På morgonen den 17.6.42 ingick till Finska Sjökrigsledningens stab ett meddelande att ss Argo av Mariehamn på 4300 ton sjunkit den 16.6 efter explosion syd Bogskären, blott 15-20 nautiska mil utanför Stockholms skärgård. Explosionen sannolikt orsakad av en ubåtstorped. Det har framkommit att svenska ss Ulla, som i likhet med Argo var på väg från Landsort till Utö i Åbolands skärgård, samma dag utsattes för ubåtsanfall, ehuru 12 timmar senare och c:a 17½ nautisk mil närmare Landsort. Argo sprängdes kl 05.05 svensk tid den 16.6 å lat. N 59 21′- O. 20 14′, knappa 1o naut. mil SSW Bogskären. Ulla passerades av en ubåtstorped kl 13.15 svensk tid 16.6. å lat. N 59 14′- Long O 19 43′, c:a 14 naut. mil SSO Svenska Högarna. Den mot Ulla avskjutna torpeden passerade från STB-sidan under fartyget, gjorde därpå ett ytsprång på motsatta sidan blott c:a 8 meter från fartyget, och sedan en skarp STB-gir till jämnlöpande kurs. Den förlorades sedan ur sikte. Ulla bärgade samma e.m från 2 flottar 14 överlevande från ss Argo.

Ryska ubåten SC317 anföll Ulla

Finska sjöhistorikern P.O.Ekman i sinbok "Havsvargar" (1983):

Det var sovjetiska ubåten SC 317, Nicolai Mochov, som kort efter sin utbrytning genom Finska Vikens minspärrar på morgonen den 16.6 mötte ss Argo som var på resa Lübeck-Åbo med last av kalisalt. Vid torpederingen dödades 9 av de 20 ombv, däribland redarens son, 2e styrman Gustaf Adolf Ericsson, Mariehamn. Smma eftermiddag sköt Mochov en torped förbi svenska ss Ulla som bärgat 2 flottar med 14 överlevande från Argo. SC 317 fortsatte mot Norrköping och torpederade den 19.6 danska ss Orion på 2405 brton väster om Gotska Sandön. De 22 ombv togs upp av motorseglaren Virgo och Orion kunde av vedettbåten 273 Falken bogseras in till Visby. - På morgonen den 22.6 sänkte SC 317 med en torped ss Ada Gorthon utanför Norra Möckleby på Öland. Ada Gorthon som gick ensam utan eskort på resa Luleå- Tyskland med malmlast bröts itu och sjönk som en sten. 8 av de 22 ombv togs upp av tillskyndande fiskebåtar. - SC 317 fortsatte mot farvattnen mellan Trelleborg och Rügen och missade den 4.7 svenska galeasen Fortuna med en torped utanför Smygehuk. Med sin sista torped sänkte SC 317 den 8.7 utanför Blekingekusten tyska ss Otto Cords på 966 brton. - På återväg till sin bas i Lavansaari sänktes SC 317 med 16 sjunkbomber vid Kallbådagrund i Finska viken av 2 finska vaktfartyg. Olja, en matrosmössa o.a flöt upp... Oljeflödet

ULLA 16.6.42

fortsatte i flera dygn.

ARGO, 2513 brton, Byggd 1898 i South Shields, tillhörde skeppsredare
Gustaf Ericsson i Mariehamn

Ulla, (Ex Nordia), 2436 brton, L 88 B. 13, tillhörig Red AB Suecia i
Stockholm, byggd 1909 vid Wm Doxford & son i Subderland av stål.
3800 ton dw.

CEYLON 19 642

MINSKADAD OCH I SJUNKANDE TILLSTÅND UTSATT FÖR FLYGANFALL TVÅ GÅNGER

Rapport

Avgick Domsjö Fre 12.6.42 destinerad till Rotterdam. Rumslast av 8169 ton järnmalm, 258½ ton Treetexplattor och 61 stds sågade trävaror Djupg F 25´9´´ - A 26´4". 40 ombv.
Minsprängd fre 19.6 kl 13.45 i konvoj på N.53 55´- long O 6 54´ Vind N. 6 Beaufort med hög sjö, dyning, mulen luft, god sikt. Befh, BO och 3e styrman på bryggan. Utkik på backen. Stora skador i maskinrum och akterskepp, började genast vattenfyllas.

Journalutdrag

Avgick Domsjö fre. 12 juni 42 kl 17.45

Fre 19 6 04.15 hivat upp ankaret och fortsatt resan i konvoj.
Kl 12-16 N 6 Beaufort, mulen luft, med hög sjö och grov NW dyning.
Kl 13.45 våldsam explosion vid akterriggen om BB. Maskin stoppades och besättningen beordrades till livbåtarna med påsatta livbälten, varefter livbåtarna sjösattes för att vara klara vid behov. Härunder skadades STB båt i den våldsamma slingringen och grova sjön. Fartyget stävade på WSW, vind NNW 6, hög sjö och dyning med våldsam sättning och slingring. Beordrat timmerman att rundpejla. Vatten rapporterats intränga i tunneln, maskinrummet, eldrummet och kolboxarna. Stängt alla Botten- och sidoventiler. Samtliga rör till länspumparna sönderbräckta varför dessa inte kunnat igångsättas. Omedelbart vidtagit anstalter för att få igång barlastpumpen för länsning vilket lyckades men pumpen kunde inte hålla läns mot det stigande vattnet. Kl 14.30 anmodat en förpostbåt att beställa 2 bärgningsfartyg. Styrinrättningarna obrukbara. Kl 1515 givit en förpostbåt 2 tross för bogsering med de sprängdes 15.30. Därefter försöktes flera gånger att få bogsering av förpostbåtarna men vid varje tillfälle sprungo trossarna.
Kl 16-20 N 4 Beaufort, hög sjö, grov dyning, På grund av att samtliga pumpar sönderssprängts kunde inget vatten tillföras pannorna, varför pumpningen måste avbrytas då vattnet i pannorna började ta slut, och kl 17 stoppades pumparna. Kl 17.45 måste maskinpersonalen lämna lämna maskinrummet då vattnet stigit till 2´över durkarna. Kl 17.15 stängt WT dörren till Tunneln. Enär vattnet hela tiden fortsatte att stiga i fartyget översändes kl 20 maskin- och kökspersonalen till en förpostbåt. Kl 20.20 fått bogsering av 2 förpostbåtar. Vind N4, mulen luft, hög sjö, grov oregelbunden dyning.

Lör 20 6 kl 00-04 vind N 5 Beaufort. Kl 01.15 anlände NDL:s bärgningsångare "Widder". Kl 01.30 blåstes flyglarm från förpostbåtarna vilka avbröt bogseringen för att intaga stridspositioner. Den kvarvarande delen av

CEYLON 19 6 42

besättningen beordrades att gå i BB livbåt. Kl 01.45 beslöts att lämna fartyget och söka skydd på förpostbåten. Flera plan hördes och förpostbåtarna sköt livlig spärreld. En bomb exploderade i vattnet i omedelbar närhet av Ceylon Först kl 03 var flyglarmet över. Kl 04 gick befh och BO ombord på Widder för att konferera med Widders befh och det beslöts att om möjligt bogsera fartyget till Borkum. Kl 05.30 gick däcksbefälet, BO samt däcksmanskap ombord på Ceylon och gjorde fast bogserkabeln. Eftersom fartyget nu sjunkit betydligt på aktern och stor risk förelåg att det med sin malmlast snabbt kunde sjunka beslöts att återvända ombord i Widder för att därifrån övervaka bogseringen. Kl 05.50 gått ombord i Widder och inlett bogseringen. Kl 06.30 sprängdes kabeln varför befäl och manskap åter gick ombord och fastgjorde en ny kabel. Bärgningsångaren "Heros" av Hamburg (B()sier Reederei AG) kom samtidigt till platsen och fastgjorde en ny bogserkabel. Kl 06.50 båda bärgningsfartygen fast. Befäl och manskap återvänt till Widder. Kl 08-12 N4, skyad luft, hög sjö och dyning. Då motorbåten och BB livbåt under befäl av 3e styrman Lindström bogserades av en förpostbåt vattenfylldes livbåten kl 09 och sjönk. Kl 11 åter gått ombord på Ceylon då det ansågs att hon nu var på grunt vatten och att ingen fara för de ombordvarande förelåg. Kl 12-16 avtagande vind och sjö. Kl 12.45 fastgjort 2 bogserbåtar akter för att styra fartyget (Bogserbåten "Konsul Lindemann", tillhörig P W Wessels, Emden, och "Borkum", tillhörig Ems Schlepper A/G i Emden) Kl 12.45 fått lots. Kl 15 började "Widder" länspumpa och kl 16 ankrat på Borkum redd, BB + 45 famnar. Kl 19 återkom maskin- och kökspersonalen vilka tillbringat dagen i Borkum. 4 manillatrossar sprängts och gått förlorade under bogseringen till Borkum.

Sön 21 6 kl 11 började bogserbåten "Konsul Lindemann " fylla förpiken med ()tten för att därigenom lätta fartyget på aktern. Kl 17 var förpiken fylld. Kl 15.45 kom bärgninsgångaren "Boreas", beordrad av marinen för att länspumpa Ceylon. Under dygnet har samtliga bärgningsfartyg fortsatt länspumpningen.

Mån 22 6 Fortsatt länspumpning Kl 1420 hivat upp ankaret med ånga från Widder varefter "Borkum" och "Konsul Lindemann" börjat bogsera Ceylon mot Emden. "Boreas " och "Heros" fortsatt med länspumpningen uppefter floden. Kl 14.40 lämnade Widder för att kvarstanna i Borkum Fått hamnlots kl 20.10. "Boreas" kl 20.15 avslutat länspumpningen och lämnat. Kl 20.20 bogserarna "Norderney" och " Cornelie Wessels" gjort fast akter för att assistera vid förtöjningen. Kl 21.22 förtöjt i slussen Emden. Kl 23 anlänt till Emden och förtöjt med STB-sidan till kaj Djupg F 25′ 10″ - A 28 10″.

Forts

CEYLON 19642

Tis 23 6 Kl 01 flyglarm följt av häftig spärreld från luftvärnet. Bombplan flög över Ceylon och fällde spräng- och brandbomber som föll i närheten. 2 brandbomber föll i förliga wellen men släcktes genast med sand, men en brandbomb brände igenom lucka 3 och antände lasten. Sedan en slang dragits ombord från "Heros" släcktes branden. En del av trälasten förstörts och en stor del vattenskadats. 10 luckor förkolnade. kl 0230 blåstes "Faran över" (Se vidare Bergungsbericht SKNEIII)

MASKINDAGBOKEN

Fre 19 6 klart i maskin kl 03.55 Lättat ankar. kl 04. Varierande fart och manövrer i maskin i konvoj. Kl 13.45 fartyget minsprängt. Stora maskin stoppad. Maskinpersonalen beordrats till båtarna. Efteråt, samtliga maskinister, vakten och dagmän återvänt till maskinrummet. Därvid konstaterades att avsevärda skador och förödelse anställts å särskilt allt gjutjärnsgods. Läckor i barlastpumpens sug-och trycksidor. Efter provisorisk reparation satt igång barlastpumpen för länsning. Som emellertid alla pumpmöjligheter för pannornas vattenmatning försatts ur funktion, måste all ånga avstängas. Fyrarna utrakats ur eldstäderna. Avslutat arbetet och lämnat maskin kl 17.45. Vattenståndet i maskinrummet vid denna tid c:a 2' över durkarna. Kl 2010 maskinpersonalen beordrats lämna fartyget och överförts till en av förpostbåtarna.

SS Ceylon den 22 juni 1942
Oscar Abenius
Befh

Sjöförklaring på vicekonsulatet i Emden 26 6 42 kl 10

Befh Abenius: Befann sig med B.O och 3e styrman på bryggan vid explosioner Besättningens uppförande var mönstergillt och de tyska myndigheternas hjälp storartad. För övrigt åberopar jag journalutdraget.

3e styrman Lindström: Vakthavande på bryggan vid explosionen kl 13.45. Slog stopp i maskin och blåste 2 långa ljud i ångvisslan. Övervakade sedan från båtdäck sjösättningen av BB båt. Jag satte över maskinpersonalen till en förpostbåt med BB båt i 2 omgångar. Vid bombfällningen den 23.6 befann jag mig i STB gång midskepps. Vid kaptenens rop att det brinner i lucka 3 kom kaptenen, 2e och 3e styrmännen, båtsman och en lättmatros tillstädes och hjälpte till att med en slang från Heros släcka elden som spridit sig över hela luckan och hotade midskeppsinredningen.

2e maskinist Andersson: Tagit vakten i maskin 12.30 den 19.6. Stoppade stora maskinen efter explosionen och därefter ljusmaskinen. Efter att ha tittat efter skadorna i maskinrummet och gick sedan på däck för vidare underrättelser. Sedan gick jag ner i maskin igen för att kontrollera

CEYLON 19 6 42

skadorna närmare och för att länsa med stormlänsen som dock inte kunde användas – Var vakthavande även den 23 juni då brandbomber träffade fartyget.

Båtsman Söderberg: Arbetade nere i källaren vid explosionenKom genast upp på däck och hjälpt till att fira BB båt. Den 23 juni vid bombanfallet var jag i min hytt men gick strax på däck och sedan midskepps för att med hjälp av folk från Heros släcka branden i lucka 3.

(Protokoll inkom till KK 18 7 42 och hemligstämplades)

CREW LIST (Alla mönstrat på april 42 i Stockholm)

Befh Oscar Emanuel Abenius, Aspenäs Villastad,Lerum, 2.5.89 Stockholm (22 442) Befh på fartyg sedan 1928, t sjöss sedan 1904
1e styrman Axel Ivar Larsson, Göteborg, 13.7.95 Långelanda
2e styrman Ernst Oskar Bogfors, Göteborg, 27.12.01 Mjällby
3e styrman Tore Emil Lindström, Umeå, 17.9.13 Umeå (282 42)
Timmerman Paul Ashmed Stenmark,Sthlm, 29.8.97 Vadstena
Båtsman Arne Alfons Söderberg, Gräsö, 16.11.12 Gräsö (22 4 42)
Matros Karl Ivar Svensson, Visingsö, 23.12.04 Visingsö
Matros Lars Halvar Norin, Rengsjö, 8.5.11 Rengsjö
Matros Arvid Lennart Persson, Billeberga, 29.12.13 Billeberga
Lättmatros Nils August Fors, Lit, 17.5.18 Ström
Lättmatros Bernhard Elis Nilsson, Varv & Styra, 17.6.05 Hakarp
Lättmatros John Åke Wallman, Rimbo, 3.4.16 Grödinge
Lättmatros Erik Martin Eriksson, Stockholm, 18.7.19 Stockholm
Jungman Gustav Rune Jansson, Östhammar, 10.6.24 Östhammar
Jungman Folke Arnold Grahn, Härnösand, 7.8.13 Säbrå
Chief Anders Gottfrid Josefsson, Göteborg, 7.10.85 Västerlanda (1/E 110 22)
1e maskinist Thorwald Edvard Wallin, Hälsingborg, 18.11.02 Hälsingborg
2e maskinist Gösta Johannes Andersson, Göteborg, 29.8.98 Sthlm (11.4.42)
3e maskinist John Percy Bergstrand, Göteborg, 23.10.12 Limhamn
Donkeyman Nils David Ekmansson, Stockholm, 21.6.19 Styrestad
Smörjare Folke Åke Pihl, Gtbg, 5.8.08 Göteborg
Smörjare Per Elis Ståhl, Stockholm, 27.6.01 Skara
Smörjare Oscar Emanuel Lindquist, Stockholm, 18.8.96 Nättraby
Eldare Sven Henning Lindblom, Avesta, 4.12.06 Avesta
Eldare Anders Ragnar Lindberg, Ravlunda, 5.7.17 Vittskövle
Eldare Jean Mauritz Roos, Karlskoga, 29.9.11 Offerdal
Eldare Karl Henry Ahlin, Stockholm, 22.7.11 Stockholm

forts

CEYLON 19.6.42

Crew list forts

Eldare Malte Egon Jönsson, Gtbg, 11.4.14 Malmö
Eldare Karl Ludvig Karlsson, Östra Broby, 13.12.14 Ö Broby
Eldare Gustav Hilbert Karlsson, Sölvesborg, 22.10.16 Sölvesborg
Eldare Anton Julius Borg, Sthlm, 15.12.00 Västra Sallerup
Eldare Karl Wilhelm Höglund, Sthlm, 24.2.19 Sthlm
Lämpare Bert Henry Svensson, Göteborg, 29.11.15 Villstad
Lämpare Gustav Ragnar Fahlström, Gävle, 28.11.10 Gävle
Lämpare Gustav Einar Jansson, Skutskär, 23.7.18 Skutskär
Stuert Rickard Wilhelm Röckner, Göteborg, 19.11.98 Luleå
1e kock Joel Erhard Larsson, Göteborg, 28.5.07 Gtbg
2e kock Tore Hartwig Kullberg, Göteborg, 22.9.15 Höganäs
Salongsuppassare Gustav Reinhold Schön, Stockholm, 19.5.20 Sthlm
Mässuppassare Lage Vidar Levin, Göteborg, 13.8.23 Göteborg

UD:s pressnotis till TT & Rundradio 26.6.42

AB Svenska Ostasiatiska Kompaniets åmngfartyg Ceylon har nyligen minskadats i Nordsjön enligt vad svenska generalkonsulatet i Hamburg rapporterat till Utrikesdepartementet Hela besättningen är oskadad Fartyget har införts till en hamn i Tyskland

(Mer än detta kom inte ut till offentligheten)

Generalkonsulatets i Hamburg brev till UD 25.642

Härmed får jag vördsamt meddela, att vicekonsulatet i Emden idag inberättat att ångf Ceylon av Göteborg - teg nr 5244 - den 23 juni gått på en mina i Nordsjön varvid skada anställts å akterskepp och maskinrummet Ceylon, som varit på resa Luleå-Emden med järnmalm, hade med hjälp av 2 bogserbåtar införts till Emden där närmare undersökningar angående skadornas beskaffning komme att verkställas Inga av besättningsmedlemmarna hade erhållit några skador

Axel Stridbeck

SKNEIII 233

BERICHT ÜBER DIE BERGUNG DES SCHWED DAMPFERS CEYLON

Am Freitag 19.6.42 liegt Bergungs dampfer "Heros" in Cuxhaven auf station in sofortiger bereitschaft . FT-station und Telefon sind ununterbrochen besetzt. Da gerade eine grössere reparatur beendet war,sollte am nächsten Tage MES-fahrt gemacht und die Anlage nachgeprüft werden . Anschliessend sollte am nächsten Tage neu kompensiert werden, da am Kompass bis zu 12° abweich-

CEYLON 19 642

-ung festgestellt wurde. Gegen 16 Uhr erhalte ich die Telefonische nachricht,dass nördlich Juist/Borkum ein Schwedischer Dampfer in See-not sei. Eine genaue position ist nicht zu erhalten,doch bekomme ich order,gemeinsam mit einem Flak-boot und der Schlepper "Widder" nach der unfallstelle auszulaufen.Als beide gegen 17 Uhr die Alte Liebe passieren,laufen wir sofort aus und folgen mit äusserster kraft im abstand von 500 meter.Der Wind ist NW, stärke 5-6.Um 19.10 Uhr wird die Elbetonne passiert, es steht starker Seegang. Heros stampft und nimmt viel Wasser über.Der abstand von dem schnell-laufenden Flakboot vergrössert sich.Gegen 23 Uhr, bald nach einer kursänderung auf WSW, haben wir die beiden Schiffe aus sicht verloren.

Sonnabend 20 6 42 Der Wind dreht nördlich und flaut etwas ab, der Seegang wird aber nicht weniger.Ich wende mich drahtlos an meine Reederei wegen der position der unfallstelle,kann jedoch keine genaue angabe erhalten.Der Kompassabweichung wegen ,stoppe ich gegen 00.40 Uhr die Maschine und halte bis Tagewerden auf der stelle.Setzen dann die Reise fort.Gegen 05 Uhr kommt das Flak-boot in der nähe und begleitet uns bis zur unfallstelle, wo wir gegen 05.30 ankommen.Die Position ist etwa 53° 48′ N - 6° 36′ Ost. Hier finde ich den Schwedendampfer Ceylon,welcher 2 Bälle und 2 Sperrballone gesetzt hatte, tief beladen auf NW-kurs treibend vor.Das Schiff befindet sich auf der reise nach Rotterdam mit Erz und Holz, 5 Vorpostenboote und der Schlepper "Widder" halten sich in der nähe. Hinten liegt das Schiff erheblich tiefer im Wasser als vorne. Es ist im schwer leckemdzustande von der Besatzung verlassen worden.Diese befindet sich verteilt auf einigen Vorpostenboote und Schlepper "Widder". Die lage für den Havaristen ist äusserst kritisch.Der Seegangs wegen können wir nicht zum Pumpen längsseite gehen, deshalb muss das Schiff schleunigst im schutz gebracht werden.Wir machen unser see-schleppgeschirr - 135 meter 14-zoll Manilla mit 220 meter 4-zoll Draht - klar. Sodann gehe ich in lee von Ceylon an dessen BB-seite längsseite und setzte 5 Mann anbord,um unser Schleppgeschirr auf der Back festzumachen.Der Steuermann kontrolliert von Deck aus Maschine und Heizraum und stellt fest das der Wasserstand in beiden Räumen mitdem von aussenbords annähernd gleich ist, Unsere Jageleine wird auf die Back gemannt und alles klar zum einholen unseren Schleppdraht ein, Meine Leute werden anbord zurückbeordert.Nachdem auf der Back an BB belegt war,fahren wir unsere Trosse aus. Das Haltetau des vorderen Sperrballons hakt hinter unsere vordere Antennerame, wird aber nach einigen sachgemässen manövern klariert.Um 06.15 Uhr schleppen wir volle kraft in WSW richtung. Anschliessend wird "Widder" festgemacht. Die Schwedische Besatzung geht, der gefährlichen lage ihres Schiffes wegen, auf "Widder" zurück. Mit beiden Schleppern schleppen wir das unbesetzte

CEYLON 19 6 42

steuerlose Schiff in richtung auf das Hubertgat. Andauernd schert Ceylon stark hin und her, bisweilen bis zur 70° grad , von den Schleppern ,wodurch die Trossen weit über normal beansprucht werden. Alle Vorpostenboote bleiben in der nähe. 10.15 Uhr steuern wir Hubert Gat ein. Es herrscht Flut. Die NW See schiebt stark, andauernd schert Ceylon abwechselnd nach beiden seiten bis zu 90° aus. Beide Schlepper manövrieren äusserst vorsichtig, doch bricht bald die schleppverbindung von Widder. Mit diesem wird jetzt vereinbart ,dass ich mit "Heros" versuche, das Schiff alleine einzuschleppen. Er selbst soll inzwischen seine grosse Bergungspumpe klarmachen,um, sobald der See-gang es erlaubt, zum pumpen längsseite zu gehen. Das Schiff sackt achtern immer mehr ab und liegt mit seinem überfallenden Heck beinahe aufdem Wasser. Wir schleppen alleine weiter. Querab von Rottumer Bucht schert Ceylon äusserst stark nach BB aus auf die Bank zu. Mit äusserster kraft versuchen wir das Schiff auf kurs zu bringen. Hierbei bricht bei dem Seegang unsere Manillatrosse, drehen aber das Schiff wieder auf Fahrwasserkurs zurück und kommen von der Bank frei. Wir hieven ein, stellen schnellster schleppverbindung zum STB-bug wieder her und schleppen 12.25 Uhr weiter. Auf "Heros " und "Ceylon" kommt ein Emslotse anbord. "Widder" setzt ein teil der Besatzung wieder anbord. Die Emser Schlepper " Borkum " und "Konsul Lindemann" treffen ein. "Konsul Lindemann" wird von der Schiffsleitung angenommen und gegen 13 Uhr am Heck zum steuern festgemacht. Das Handruder von "Ceylon" ist betriebsunfähig. S/D "Borkum" wird von mir angenommen und um 13 Uhr zum schleppen am BB -bug festgemacht. Gegen 14 Uhr wird Borkum passiert. "Widder" hatte inzwischen längsseite festgemacht , seine Bergungspumpe klargemacht und pumpt mir dieser seit 15 Uhr aus dem Heizraum. Um 16 Uhr wird bei Tonne K gegen die flut gedreht. Ceylon ankert und alle Schlepper werden losgeworfen. Wir hieven Trosse ein, gehen an BB mittschiffs längsseite und machen unsere grosse Bergungspumpe klar. Die Schlepper "Borkum" und " Konsul Lindemann" besitzen keine pumpvorrichtung. Ceylon liegt jetzt vorne 27′ und hinten gut 34′ tief. Der tiefgang auf flottem Wasser betrug 25′10″ ,die schlagseite 2° nach BB. Das Wasser indem ineinandergehenden Maschinen- & Heizraum stand mit aussenbords gleich und im Maschinenraum über den Zylindern, wo 7 meter Wasser über den Flurplatten gemessen wurden. In den Räumen 4 und 5 sind 4 meter resp 1½ meter Wasser. Raum 4 kann nur durch peilen kontrolliert werden, da dass Zwischendeck mit Schnittholz vollgestaut ist. In Raum 5 ist die achterkante frei. Die grösste leckage befindet sich im Maschinenraum. Um 17 Uhr versagt die Bergungspumpe von "Widder" und kann nicht wieder in gang gebracht werden. Das Wasser hat scheinbar etwas abgenommen, nimmt aber gleich wieder zu ,auch steigt es in Raum 5, in den das Wasser durch den undichten

CEYLON 19 6 42

Tunnel eindringt. Um 17.30 Uhr sind 3 anschlüsse unsere Bergungspumpe mit je 23 meter 5″- Slauch-längen in den Heizraum gelegt und fangen an zu pumpen. Das Wasser nimmt im Heiz- und Maschinenraum langsam und gleichmässig ab. In Raum 4 und 5 steig es. "Widder" wird jetzt nach Raum 5 beordert um mit seiner 2″ (zölliger) Duplexpumpe aus diesem Raum zu pumpen; er hält dieser unter kontrolle. So wird die nacht durch gepumpt. "Konsul Lindemann " und "Borkum" werden nicht beschäftigt.

Sonntag 21 6 42 Wind NO 3, Wetter gut. Wir pumpen mit der grosse Bergungspumpe aus Heiz- & Maschinenraum. über den Flurplatten werden um 6 Uhr morgens noch 3½ meter Wasser gemessen. über nacht hatte auch die kleine Pumpe von "Widder" versagt und Raum 5 war bis Tunnelhöhe vollgelaufen. Wir stellen jetzt 2 4″zöllige Motorpumpen im unteren Zwischendeck von Raum 5 auf und pumpen aus diesem Raum, welchen wir gut lenz halten können. Der tiefgang von "Ceylon" beträgt um 10 Uhr vorne etwa 26′ und hinten 31′. Um Emden zu erreichen durfte "Ceylon " aber keinefalls tiefer als 29′ gehen. Um 11 Uhr wird " Konsul Lindemann" an das Vorschiff beordert und pumpt bis 19 Uhr etwa 100 tons Wasser in die Vorpiek. "Borkum" wird bis 18 Uhr als Verkehrsdampfer beschäftigt. Gegen 15.30-Uhr trifft der Marineschlepper "Borgas " ein, welcher sich im auftrage der Kriegsmarine beim lenzpumpen des Schiffes bestätigen sollte. Dieser stellt eine E-pumpe im Maschinenraum auf und pumpt mit einem 3″- Schlauch aus diesem. Um 16 Uhr versagt eine ~~6-zöllige Saugeleitung~~ unserer Motorpumpen und ist nicht mehr betriebsfähig. Vom "Boreas " wird jetzt eine 6-zöllige Saugeleitung in Raum gelegt. Die Pumpe saugt aber nicht an und wird sofort wieder abmontiert. Ebenso geht es mit einer später aufgestellten E-pumpe. Gepumpt wird jetzt mit unserer grossen Bergungspumpe aus dem Heizraum und mit der E-pumpe der Boreas aus dem Maschinenraum. Der wasserzufluss nach Raum 5 wird etwas weniger, unsere 4″ Motorpumpe kann diesen Raum gut lenz halten. "Widder", "Borkum" und "Konsul Lindemann" werden die nacht über nicht beschäftigt. Um 21 Uhr beträgt der tiefgang von Ceylon vorne 26′, hinten 29′10″.

Montag 22.6 Wind SO 2, Während der Nacht wurde wie am abend vorher gepumpt. Gegen morgen versagt auch die E-pumpe von " Boreas". Wir pumpen weiter aus dem Heizraum. Die Motorpumpe hält Raum 5 lenz. Um 07 Uhr beträgt der tiefgang vorne 26′, hinten 29′. Nach mittag wird für die reise nach Emden klargemacht. "Boreas" macht an STB achtern zum schleppen und steuern fest. Die beiden kleineren Schlepper nehmen Ceylon nach anweisung der Schiffsleitung und des Lotsen in schlepp. "Widder" gibt dampf zum ankerhieven und wird dann, da er von der Marine angefordert wird, entlassen. Um 15 Uhr wird die reise angetreten. Wir pumpen weiter, schleppen und steuern aber gleichzeitig mit. Der steuerlose Havarist schert stark hin und her Beim ausscheren müssen

CEYLON 19 6 42

"Heros" und " Boreas" fortwährend mit ihren Maschinen vor- bezw -Rückwärts gehen. Um 16.30 Uhr schlägt unsere Pumpe ab und saugt nicht wieder an. Die saughöhe beträgt jetzt 9½ meter. Unsere Motorpumpe hält Raum 5 lenz. Der tiefgang beträgt jetzt achtern 28'6". Ohne weiteren unfall kommen wir gegen 21 Uhr vor Emden an, wo "Boreas" entlassen wird und 2 Hafenschlepper angenommen werden. Wir werden eingeschleust und sind mit Ceylon um 23 Uhr mit STB-seite am Erzkai im Neuen Hafen fest. Alle anderen Schlepper werden entlassen. "Heros" bleibt einsatzklar längsseite. Gehen Pumpwache bei der Motorpumpe welche Raum 5 lenzt. Im Heizraum und Maschinenraum nimmt das Wasser stündlich etwa 1" zu. Unsere Bergungspumpe saugt nicht an.

Diensttag 23 6 von 01 bis 02.30 Fliegerangriff. In der nähe unseres liegeplatzes fielen viele Spreng-und Brandbomben und 2 Brandbomben fallen an bord der Ceylon. Der eine fällt auf dessen vorschiff und wird von der eigenen Besatzung unschädlich gemacht. Die zweite durchschlägt die Luke von Raum 3 und setzt die im Raum befindlichen trockene Holzladung in brand.- Der brand verbreitet sich im Handumdrehen über die ganze Luke. Wir schliessen sofort 2 Schläuche an unsere grosse Feuerlöschpumpe an und gebt Wasser. Nach kurzer Zeit befindet sich der brandherde unter kontrolle, etwa 20 minuten später ist der Feuer gelöscht. Luke 3befindet sich unmittelbar an der achterkante der Brücke, worunter auch die Wohnräume des Kapitäns und einige Passagierkammern liegen. Hätte "Heros" nicht einsatzbereit längsseite gelegen und diesen Brand schleunigst gelöscht, so wären zum mindesten Raum 3 und die erwähnten Appartements ausgebrannt, höchst wahrscheinlich hätte sich das Feuer aber über das ganze Schiff ausgebreitet, da auf "Ceylon" sämtliche Feuerlöschvorrichtungen unbrauchbar waren. Das Schiff hatte keinen Dampf und viele Rohrleitungen waren zerrissen. Unsere Motorpumpe hält Raum 5 leer. Im Maschinenraum ist das Wasser bis ½ meter über die Flurplatten gestiegen und steht mit der Heizraum gleich. Am vormittag geht unser 2 Maschinist in einem Taucheranzug in den Maschinenraum und überholt dessen Pumpen ,von denen 2 kleinere betriebsklar gemacht werden können. Wir stellen Dampfanschluss von "Heros" zu diesen Pumpen her und beginnen nachmittags zu lenzen. Abends sind die Flurplatten trocken, auch ist der Wasserandrang nach Raum 5 weniger geworden. Während der nacht wird Pumpenwache gegangen und nach bedarf gepumpt.

Mittwoch 24 6 Es wird wie am Tage vorher weitergepumpt. Der Kapitän verlangt ,dass wir zum pumpen längsseite liegen bleiben bis das Schiff entlöscht ist. Mein vorschlag, einen Kessel anzustecken, wird von der Maschinenleitung abgelehnt. Am vormittag wird unsere 70 meter lange Schlauchleitung abgebaut und anbord zurückgenommen. Ab mittag wird mit der Motorpumpe nicht mehr gepumpt da die Schiffspumpen das Schiff bequem lenzhalten können. Von "Heros" ausliefern wir den Dampf und ausserdem noch Licht. Am nachmittag

CEYLON 19 6 42

sind alle Räume des Schiffes lenz. Die Maschinenleitung von Ceylon übernimmt die bedienung ihrer Pumpen. Der tiefgang beträgt jetzt vorne 25'10" - hinten 27'4''. "Heros" Liegt sofort einsatzbereit, geht ununterbrochen wache und gibt Dampf für die Schiffspumpen ab. Gepumpt wird nach bedarf.

Donnerstag 25 6 Liegen in Emden am Erzkai längsseite "Ceylon". Geben Dampf für beide Pumpen. Der Wasserzugang beträgt stündlich 2". Das Schiff wird lenz gehalten. Der Kapitän lehnt es ab, den Bergungsdampfer "Heros" gegen einen kleineren Schlepper auszuwechseln, weil er es der sicherheit seines Schiffes wegen nicht verantworten könne. Die Motorpumpe wird ausgebaut und anbord zurückgenommen. Die Lichtleitung "Ceylons" wird bei "Heros" angeschlossen. Es werden 40 tonnen Kesselwasser übergenommen; etwa 15 tons werden täglich für Dampfgeben verbraucht. Das Schiff beginnt mit den entlöschung. "Heros" ist ununterbrochen und sofort einsatzbereit. Gehen Wache.

Freitag 26 6 Geben wie am Tage vorher Dampf und Licht an Ceylon. Halten Schiff lenz. Liegen in sofortiger bereitschaft. Das Schiff löscht ladung.

Sonnabend 27 6 Wie am Tage vorher beschäftigt. Halten Schifflenz. das Schiff löscht.

Sonntag 28 6 Liegen sofort einsatzbereit, geben Dampf u Licht an Ceylon. Das Schiff löscht.

Montag 29 6 Wie am Tage vorher.

Dienstag 30 6 -"- Abends ist das Schiff entlöscht.

Mittwoch 1 7 Geben die nacht über Dampf für Ceylons Pumpen sowie licht für das Schiff. 09Uhr nehmen unsere Dampfanschlussleitung ab and anbord zurück. Ceylon wird von 2 Schleppern nach den Zungenkai verholt. Der Kapitän wünscht unsere begleitung. Wir halten uns in der nähe und machen 11.30 Uhr wieder längsseite fest. Am nachmittag findet eine besichtigung statt und um 16.30 Uhr wir Heros mit einverständnis der versicherung vom Kapitän entlassen.

Donnerstag 2 7 Am vormittag werden wir ausgeschleucht. Dampfen nach Borkum. In Borkum schliessen wir uns dem ersten nach der Elbe abgehenden Geleitzug an, mit dem wir am nächsten Tage 3.7 um 17 Uhr wieder auf unserer Station in Cuxhaven, von welcher wir genau 14 Tage entfernt waren, eintreffen.

Cuxhaven 3.7 42
W Reineke
Kapitän B/D Heros

Provisorisk reparation i Emden 22/6 - 27/8 -42

Utförd för att tillåta hemresa för egen maskin. Akterstäven reparerats, rodret lyfts för reparation och genomgång, reparation av samtliga sjöventiler som sedan tätades med cementkistor, förstärkningsarbeten på huvud-

CEYLON 19 6 42

maskinen, reparation av huvudballastpumpen, matarvattenspumpen till pannorna, bärlager i tunneln, donkeypumpen med sanitetsledning, värmeledningar samt kylrör. Totalkostnad RM 18825:97

Bombskadorna i lucka 3.23. juni 42

0,60 stds sågat trävirke förkolnat och förstört, 3 buntar Treetexplattor uppbränts och 11 buntar fått smuts-och vattenskador.
På förkant av lucka I BB trädäcket genomslaget av en brandbomb och 8 plankstråk 6000x150x80 mm måste förnyas. Lucka 3 på förkant färgen avbränd på luckkarmen, 10 täckluckor uppbrända och skador på trälasten. (/E/10 20)

===

Bugsier Reederei -& Bergungs AG,Hamburg

Brev till SKN den 1.7.42

Wier der Kapitän unseres B/D Heros mitteilt, trieb Ceylon mit Maschinen - & Heizraum voll Wasser, von der Besatzung verlassen, etws 25 Seemeilen NW der Insel Borkum. Der dem NDL: in Bremen gehörende Schleppdampfer "Widder" und unser Bergungsdampfer "Heros" haben hier das Schiff angefasst und es nach der Ems eingeschleppt. In der nähe von Borkum kamen noch der Ems-Schlepper AG gehörende Schlepper "Borkum" sowie der der Firma P. Wessel in Borkum gehörende Schlepper "Konsul Lindemann " hinzu. Oberhalb Borkums wurde das Schiff vor Anker gebracht und im laufe von 2 tagen der Wasserstand soweit heruntergepumpt, dass der Dampfer auf einen tiefgang kam, mit dem er Emden erreichen konnte. Ausser der genannten Schleppern ist noch der Marineschleppe "Boreas" bei dem auspumpen beschäftigt gewesen.

Telegram SKN till Bugsier 13.7

(Efter kontrovers med Bugsier ställde SKN enligt telegram till Bugsier 13.7 garanti för på hela lasten fallande andel av bärgarlönen.

Bugsier till SKN 29.7.42

(I detta 10-sidors brev,som beledsagade föregående Bergungsbericht, återupprepas rapportens uppgifter ,med kraftigt understrykande av i vilken fara Ceylon varit och att hon skulle totalförlist om inte "Heros" bistått hela tiden):
"... das Schiff wurde nachder Minentreffer vollständig manövrierunfähig. Es konnte weder die Hauptmaschine nochdie Pumpen und die Rudermaschine und sonstige Hilfsmaschinen benutzt werden. Es herrschte ein hoher See-gang. --- Einige kleine Kriegsschiffe, die nicht imstande waren, dem Schiffe hilfe zu leisten, befanden sich bei dem Havaristen als der Bergungsdampfer "Widder eintraf. Die Besatzung hatte ihr Schiff verlassen und befand sich verteilt

CEYLON 19 6 42

auf den Kriegsschiffen. --- Widder konnte wegen des Seeganges nicht zu pumpen längsseite liegen . "Widder" stellet eine schleppverbindung her und versuchte um 4.30 Uhr Ceylon nach der Ems zu schleppen. Dieser versuch misslang weil infolge des starken ausscheren und des hohen Seeganges gegen 05.30 Uhr die schleppverbindung brach. Um 05.30 Uhr trat unser "Heros" bei dem Havaristen ein.--- Der Kapitän des "Heros" legte, trotz des hohen Seeganges, kurz entschlossen längsseite des quer zur See treibendem Dampfers, um einige Leute von seiner Besatzung zum festmachen der Seeschlepptrossen an bord zu setzen und sich einigermassen über den zustand des Schiffes zu informieren. Als der "Heros" längsseite lag, sprang der Steuermann mit 4 Mann über. Der erstere kontrollierte den Wasserstand im Schiff und stellte fest dass dieser im Maschinen- und Heizraum ungefähr mit aussenbords gleich war.--- Als die schlepptrosse des "Heros" steif war ,wurde auch die des "Widders" festgemacht . Hierauf kehrte die anbord gegangene Besatzung des Ceylon wieder auf der "Widder" zurück, weil ihr der aufenthalt auf dem Havaristen, der jeden augenblick sinken konnte, zu risikant erschien. Der geringste anlass , z.b. das brechen oder nur das leckwerden eines Schottes zwischen Maschinen-und Laderaum ,hätte ohne weiteres zu einem sofortigen sinken des Ceylon gefährt. Ein verbleiben anbord dieses Schiffes war deshalb mit den grössten Gefahren für diese verbunden. Besonders schwierig gestaltete sich das einschleppen in das Hubert Gat. Hier- auf den Gründen vor der Emsmündung - stand infolge des starken Windes eine hohe NW-liche See . Der steuerlose Dampfer schor ständig bis zu 90° nach jeder seite hin aus, wobei die schlepptrossen ausserordentlich beansprucht wurden und trotz aller vod der Schlepperkapitänen beachteten vorsicht die Schlepptrosse des "Widder" brach . Zwischen dem Kapitän des "Widder" und dem des "Heros" wurde jetzt vereinbart dass der "Heros" allein das Schiff die Ems aufwärts schleppen und der "Widder" seine grosse Bergungspumpe klarmachen sollte, um, sobald die See soweit abgenommen hatte, bei der Ceylon längsseite festzumachen, einen pumpversuch zu unternehmen und gleichzeitig den Dampfer beim steuern zu unterstützen . Dieser versuch misslang jedoch ,weil die See noch zu hoch lief. Nachdem einige Saugeschlänge abgerissen und verloren gegangen waren, musste der "Widder" wieder von seite ablegen. Querab von Insel Rottum brach auch die Schlepptrosse des "Heros" bei einem versuch , den hart auf die an BB-seite liegenden untiefe zu scherenden Dampfer, von dieser freizuschleppen . Es gelang dem "Heros" jedoch in einer ausserordentlich kurzen frist eine neue Schleppverbindung herzustellen und den Dampfer in dem Fahrwasser zu halten . (etc etc etc)

(I brevet lovordas senare Heros snabba och beslutsamma ingripande vid flygraiden mot Emden den 23.6 som räddade Ceylon från att helt övertändas:

" Es muss damit gerechnet werden, dass sich das Feuer über das ganze Schiff

CEYLON 19 6 42

ausgebreitet hätte und enorme zerstörungen hervorgerufen wären. Keinerlei mittel zu löschen des Feuers stand der Besatzung des Ceylon zur verfügung, denn auf Ceylon waren sämtliche Rohre zerrissen und ausserdem hatte das Schiff keinen Dampf auf. Bis die Emdener Feuerwehr herankam würde sich das Feuer fraglos schon auf die übrigen Räume ausgedehnt haben."

Gefahrlagen des Dampfers "Ceylon" : Das sich dieses mit Erz tief beladene Schiff in einer ausserordentlich schweren gefahr befand als es mit Maschinen und Heizraum voll Wasser und mit steigendem Wasser in den Laderäumen 4 & 5 in der Nordsee bei starkem NW Wind und hoher See hilflos umhertrieb, bedarf keiner erörterung. Wenn die Wasserdichten Schotte vor bszw hinter dem Maschinenraum brachen, so musste das Schiff schnell sinken; aber auch wenn alle Schotten stand hielten, konnte das Schiff nur noch eine beschränkte zeit über Wasser bleiben Weil in den Laderäumen 4 und 5 das Wasser ständig weiter stieg, musste bald der moment kommen wo das hinten bereits ausserordentlich tief liegende Schiff die last der Ladung und des eingedrungenen Wassers nicht mehr zu tragen vermochte und unterging. Ein bruch der Schotten war bei dem in dem herrschenden Seegang schwer rollenden Schiff jenen augenblick zu erwarten. Eine weitere gefahr für das Schiff war die Strandung. Der auflandige Wind trieb das von der Besatzung verlassene Schiff ständig auf Land zu und es musste bald der moment kommen wo dieses auf den Sänden vor Borkum oder auf der Insel Juist strandete. Geschah dieses, so war in anbetrachtder gefährlichkeit dieser Sände sicher mit einem totalverlust zu rechnen--- Im sicherheit war das Schiff allerdings erst als es im Hafen von Emden lag, aber auch hier drohte Bomben- und Fleigergefahr.

Gefahren für die Berger: "Heros" und "Widder" waren den gefahren des Krieges ausgesetzt. Sie konnten, während sie Ceylon nach der Ems brachten, und auch während der anfahrt und rückreise, jeder zeit von Bomben und Minen getroffen oder von feindlichen überwasserstreutkräften angegriffen und vernichtet werden. Der "Heros" hätte in Emden, ebenso gut wie Ceylon , einen Bombentreffer erhalten können. Weiter drohten den "Widder" und "Heros" ganz erhebliche gefahren als sie bei dem von der Besatzung verlassenen, in der schweren See hart rollenden Ceylon, längsseite gingen und einen teil ihrer Besatzung anbord setzten, um die Schlepptrossen zu befestigen. Hierbei stiessen die Bergungsdampfer wiederholt hart gegen Ceylon und leicht hätte diese hierbei schwere schäden erleiden können. Auch das schleppen dieses gänzlich manövrierunfähigen Dampfers, der sehr tief im Wasser lag und so stark gierte dass die schweren Schlepptrossen der Bergungsdampfer wiederholt brachen, war ein sehr gefahrvolles unternehmen für die Bergungsdampfer. Es bestand für sie die grosse gefahr miteinander zu kollidieren oder auch die abgerissene

CEYLON 19 6 42

Schlepptrosse in die Schraube zu bekommen und so selbst manövrierunfähig ze werden.

Leistungen der Berger: Es gibt xxx in der Literatur nur sehr wenig fälle, wo ein mit Erz schwer beladenes Schiff, dessen Maschinen- und Heizraum von Wasser gefüllt waren und in dessen Laderxäume das Wasser ständig stieg, noch in sicherheit gebracht werden komnte. In den weitaus meisten fällen ist ein solches Schiff unter der geschilderten umständen total verloten. Auch in dieser fall gelang die rettung nur mit knapper not, denn als sich das Schiff auf der höhe von Borkum befand, war es dem sinken sehr nahe. – Da( ) dieere Dampfer gerettet werden komnte , ist lediglich dem energischen eingreifen der starken, vorzüglich ausgerüsteten und mit erprobtem Bergungspersonal besetzten Bergungsdampfer "Widder" und "Heros" zu danken. Die e Bergungsdampfer sind ohne rücksicht auf gefährdung des wertvollen Materials in den dienst der rettung des gefährdeten Schiffes eingesetzt worden, und unter der führung der erfahrenen Kapitäne ist es gelungen den erfolg herbeizuführen.

--- Auf grund dieser ausführungen halten wir einen bergelohn vond SKR 300.000:- für angemessen.

Bärgarlönen utbetalad

I telegram till SKN 14.8.42 förklarar Bugsier sig helt nöjd med 300 000:-kr i bärgarlön, vilket belopp SKN ställt garanti för den 30.6.42 och genom Riksbanken utbetalade den 18.8.42

==

Skaderapport, Emden 17.8.42

Efter noggrann inspektion kan skadorna på maskineriet fastställas till följande :

H( ) kolonnerna å stora maskinen, sprikcor vid toppflänsarna samt sprickor i vitmetallen i tvärstyckslager, vevlager, ramlager och excenterringarna.

Bärlagret akter om buntlagret samt xxxxx alla tunnelbärlager skadade.

Sprickor i baxhjulet.

Flänshalsen till luftblåsan på aktre länspumpen avslagen.

Följande hjälpmaskiner & pumpar mer eller mindre skadade: Ljusmaskinen, gnistturbinen med tillhörande elledningar & isntallationer, styrmaskin med telemotor, fläktmaskinerna, Weirpumparna, donkeypumpen, barlastpumpen, sanitetspumpen och winschkondensorpumpen, xxxxxxxxxxxxxxx, 2 länsventillådor

Bottenventilerna för stora cirkulationspumpen.

Bottenventilerna för tankfyllningen.

Länsrör avslagna i tankledningen förut, under pannorna, till tunnelgropen, till akterpiken och till rännstenen i rum 5.

Ventil i akterpikskottet avslagen.

Forts

CEYLON 19 6 42

Svarv och borrmaskin sönderslagna.
Förrådsrummet nedrasat och samtliga inventarier förstörda.
Reservaxeln i tunneln nerfallen sedan bärjärnsfästens slagits av.
Läcka i akterpiken.
Skador på roderstäv och propeller.
Tanktaken i torrtanken under apnnorna samt tank 5 (vid buntlagret)sprängda.
Klaffventil för klosetten BB sida spräckt.
En del ångrör i maskin krökte, isoleringen förstörd,pannornas isolering nerfallen.
Fem winschar på akterdäck ramponerade.
Propellertunneln intryckt i rum 4 BB.
Stora cirkulationspumpens axel krökt.

Gottfrid Josefsson övermaskinist — C E Abenius Befh

Effekter

SKN 27.10.42 utbetalat 16999:kr för förlorade effekter & isntrument.
I listorna rubriceras förlorade kläder som "Förlorade & förstörda"
Endast eldare Henry Ahlin specificerar en rock värd 180 kr som stulen
Vad som stulits i de övriga listorna är okänt, men i den höga sjön då besättningen gick över till förpostbåtar och bärgningsfartyg, torde inga ägodelar ha kunnat medtagas. Befh förlorat kläder , inkl unoformsmössa, för 1174:50.De tre styrmännen vardera förlorat varsin läderväska med kläder till ett värde av omkring 1000 kr per man. Timmerman förlorat verktyg för 310 kr. Manskapet genomgående förlorat för c:a 500 kr per man.
I många fall anges även förlust även väska, kappsäck el dyl varför det kan ha rört sig om ägodelar som förlorats i livbåtarna. (2 livbåtar förlorade) [illegible].

Oklart vad som hänt i rederiets första brev till SKN

Gtbg 20.6.42 skrev Ostasiatiska Kompaniet till SKN:
Vi bekräfta dagens telefonsamtal, varvid vi underrättade Eder att enligt telefonmeddelande från en mäklare i Emden, vars namn vi icke kunde uppfatta, kommer ss Ceylon att ingå till Emden på grund av krigshaveri. Närmare upplysning ang haveriets beskaffenhet och omfattning kunde ej erhållas.Vid dagens telefonsamtal överenskoms att ni omedelbart skulle telegrafiskt underrätta Edert ombud på platsen och anmoda honom att taga saken om hand.
Gtbg 23.6 återkom rederiet till SKN:
Refererande till föregående korrespomdens bedja vi få meddela att fartyget ankom till Emden den 22 ds varest lasten kommer att lossas.Enligt telefonmeddelande från vår förbindelse i Hamburg hava vi erfarit att ångaren natten

CEYLON 19 6 42

till idag tycks ha blivit utsatt för skador vid flyganfall över Emden. När detta skrives är närmare detaljer ännu ej kända.

Rederiet till SKN 25.6

SS Ceylon: I anslutning till tidigare skrivelser bedja vi få meddela att vi från firman Haeger & Schmidt GmbH,Emden, emottagit följande telegram den 23 ds: " Grosser schaden im Maschinenraum.Alles Giesseisen zerbrochen. die Maschine unbrauchbar.Maschinenraum leck.Grosser schaden an den Winschen auf achterdeck.Steuermaschine funktioniert nicht Zwei Rettungsboote verloren Loeschbeginn mittwoch = Erzhaeger

---

Telegram till rederiet från Carl Bock & Co,Hamburg,1.7.

Ceylons schaden scheinen geringer als urspruenglich angenommen zu sein Da Schiff nach entloeschung kaum noch wasser macht und dockung vielleicht nicht erforderlich ist punkt versuchen kessel und Maschinenanlage so zu reparieren dass Schiff selbst mit halber kraft nach Schweden zurückdampfen kann = Bochwilad

Telegram från befh t rederiet 5,742

Telegramm erhalte Lloyds surveyor glaubt Schiff kann mit nicht su grossen provisorischen raparaturen fahren Berichtet ausfuerlicher naechste woche nach weiterer besichtigung drei rettungszeuge fehlen bitte ersatz = Abenius - Erzhaeger

Dito 18.7.42

Taucheruntersuchung heute stattgefunden hierbei wurde festgestellt das rudersteven zweimal gebrochen Wir untersuchen moeglichkeit zu docken und abwarten entscheidung von Lloyds surveyor welche reparaturen erforderlich Kapitaen Doflein bei besichtigung anwesend = Abenius/Erzhaeger

Carl Bock & Co,Hamburg 19.7 i brev t rederiet

Meddelat att dykare funnit att akterstäven bräckts, dels vid 21'-märket och dels i det s k hacket varför fartyget sannolikt måste dockas.Förhalning pågår med assistans.I mellantiden hoppas vi att den från Göteborg avsända livbåten och 3 räddningsdräkter skall anlända till Emden och levereras till Ceylons befh.

Haeger & Schmidt,Emden, telegram 7.8 t rederiet

Ceylon heute nachmittag eingedockt

Carl Bock, Hamburg 13.8.42 telegram t rederiet

Ceylon beendigung reparatur leider verzoegert da beide fundamente unter hocjdruckzylinder vorderkante oben am Zylinder an den flaenschen angerissen

CEYLON 19.6.42

wofuer weitere 4 reparaturtage erforderlich punkt Haben seefaehigkeitsattest veranlasst worin ausdrucklich vermerkt dass dampfer ladung von Deutschem Nordseehafen nach Schweden mitnehmen darf punkt Versuchen immer noch Emden-Gothenburg ordnen = Bockwilas
(Härtill få vi meddela, skrev rederiet till SKN ," att vi idag - 14/8 - lyckats ordna frakt för c:a 4250 ton kol eller koks från Emden eller Weserhamn till Göteborg.")

Rederiet till SKN 24.8.42

Ceylon i dagarna utfört maskinprov vilka förlöpt tillfredställande. Sjövärdighetsbevis har erhållits. Ångaren beräknas vara lastad imorgon, tisdag, varefter den avgår till Göteborg.

Tysk dispachör utsedd

SKN skrev 3.3.43 till rederiet att de tyska intressenterna påfordrat att gemensam haveridispache (generaldispache) uppgöres i Tyskland. Den 15.6.43 underrättade SKN rederiet att den tyska dispachören blir firman Alfred Schmidt samt dr jur E Prosch och Ludwig Schröder, Hamburg.

==

Rapporter fråm Max Doflein, SKN:s ombud

Telegram till SKN 22.6.42

Dampfer Ceylon ankommt heute nachmittags in Emden. Dampfer Bojan Bugsier hat jetzt bergungsarbeiten in angriff genommen. Damfer Eknoe durch kriegsereigniss gesunken und verloren = Doflein -Dunkerjoly

Brev till SKN 26.6.42

--- Der telefonverkehr mit Emden ist zur zeit ausserordentlich schwierig.

Dito 29.6.42

Leiden konnte das Schiff bisher noch nicht in's Dock genommen werden Ich habe mich hier bemüht der Marinebauaufsicht in Wilhelmshaven einen sofort-termin zu erreichen. Wenn dieser nicht bewilligt werden konnte, so liegt das daran, dass in Emden, ausser den dringenden Marine-aufträgen, zu viele unglücksfälle infolge von Minen- und Bombenschäden sich zugleich ereignet haben Es ist daher für das eindocken eine bestimmte reihenfolge festgelegt, welche sich nach der schwere der havarie richtet, Zur Zeit ist der norwegische Dampfer Triwan in's Dock genommen worden und dann kommt ein finnisches Schiff

Brev till SKN 6.7.42

Die besichtigung hat ergeben, dass der Dampfer tatsächlich nicht mehr leckt, demnach die leckstelle überWasser liegt Die Lenzpumpe ist nun an Land gegeben worden zur reparatur und wird heute wieder eingebaut werden.

Forts

CEYLON 19.6.42

Doflein i brev till SKN 15.7.42

Die arbeiten an den Hilfsmaschinen des Schiffes sind nunmehr von den Reparaturfirmen in Emden soweit fertiggestellt, dass vor allem die Lenzpumpen wieder hergestellt und im Maschinenraum eingebaut sind. Nunmehr können der Maschinenraum und die Bilgen endgültig gelenzt werden so dass man zu einer untersuchung des Schiffsbodens kommen kann. (Besiktning ägt rum 17 7)

Dito 20.7.42

(Vid besiktningen 17.7 fastställdes att fartyget måste dockas eftersom akterstäven bräckts på 2 ställen) Doflein i sitt brev förklarat att f.n är dockan upptagen av krigsskadade finska ss Hector och att Ceylon kan få dockplats tidigast om 3 veckor. Inte ens säkert att Ceylon får plats i denna docka. Det måste undersökas om inte fartyget är i största laget f[illegible] just den flytdockan. Om dockning inte går i Emden återstår att söka få en plats i Hamburg eller Bremen och att Ceylon bogseras dit,-----
" Ferner habe ich festgestellt dass der ganze Wassereinbruch in das Schiff von der Achterpiek aus verursacht würde. Hierx ist die Aussenhaut leck geworden und eine leckstelle befindet sich an der Nuss im Achtersteven wo das Rohr für die Propellerwelle hindurchgeht (Sternbochse). Von hier ist Wasser durch die zerbrochene Lenzleitung bis in den Maschinenraum gelaufen, dieser hat ja einen Wasserstand von 3 meter höhe über den Flurplatten gehabt.___ Die übrigen ,schon fast alle in reparatur gegebenen schäden , sind ja solche in der Maschinenanlage. ___ Die zeit von drei wochen bis zum eindocken wird mit diesen arbeiten sowieso fast ausgefüllt. Ohne diese zahlreiche Maschinelle reparaturen kann das Schiff nicht mehr fahrfähig werden, selbst wenn es nur ohne ladung überführt werden sollte.
___ Man muss berücksichtigen ,dass Emden selbst sehr unter den wirkungen d[illegible] Krieges gelitten hat und man deshalb auch hier keine schnellen leistungen von den Betrieben erwarten kann. Ceylon hat im übrigen auch an den einrichtungen an Deck eine reihe schwerer schäden erlitten. So sind die Gusseisernen Fundamente aller Winschen von hinten bis zur Kommandobrücke durch die druckwirkung der Minenexplosion gebrochen, ebenso die Fundamente und teile der Handsteuereinrichtung. Die Winschen müssen in Schweden erneuert werden, die Handsteuereinrichtung wird hier teilweise provisorisch repariert. Auch die Rudermaschinenfundamente sind beschädigt und müssen notrepariert werden. Die 3 Kessel sind wieder betriebsklar gemacht ,sobald die Pumpen und Lenzeinrichtungen repariert sind, werden mit eigenem Dampf die Bodentanks und Bilgen gelentzt und gereinigt. Die Dynamomaschine lasse ich untersuchen ob man sie in der liegezeit hier trocknen und reparieren kann. Voraussichtlich wird dies nicht gelingen, dann

CEYLON 19.6.42

muss das Schiff mit Petroleum und sonstiger notbeleuchtung die reise antreten.

Brev till SKN 24.7.42

Ich erhielt heute einen anruf aus Emden, dass die bewilligung von Eisenmaterial im augenblick auf schwierigkeiten stösst, so dass eine reparatur der Firma Ehbrecht mit den arbeiten in den Lenzrohrleitungen und Ventilkästen nicht weiterkommen kann. Diese schwierigkeit muss jetzt behoben werden Wegen der dockmöglichkeit habe ich noch keine entscheidung erhalten.

Dito 10.8.42

Das Schiff ist am freitag 7 August ins Dock gekommen bei der Nordseewerke in Emden und es haben sich eine reihe erheblicher beulenschäden in den Aussenhautplatten im hinterschiff gezeigt und zwar zu beiden seiten. In der Hauptsache aber am STB.(En mängd nitar & växlar sprängts och måste tätas Brotten i akterstäven måste svetsas och rodret lyftas ner för undersökning och reparation.)

Dito 20.8.42

Ceylon ist am 17 August ausgedockt worden und die weiteren reparaturen werden nunmehr am Kai ausgeführt. Voraussichtlich werden die reparaturen heute abend beendet sein. Morgen wird der Klassenexperte die Maschinen - und Kessel probenvornehmen. Aller voraussicht nach, wird das Schiff anfang nächster woche beladen sein und die reise nach Schweden antreten.

Generalräkning

Rederiets generalräkning, Göteborg 5.2.43, slutat på 142.591:05 (Hyror etc)
(Av en övertidsräkning framgår det att 2e och 3e maskinisterna och 2 smörjare arbetade med köksspisen från kl 16 den 21 juni till kl 04 den 22.6)
Götaverkens generalräkning 6.8.43 för reparationen slutade på 410.614:91

Besiktningsinstrument

Ingeniör Sten Haeger, Göteborg besiktigat i Sannegårdshamnen 2.9.42 ff samt 7.9 ff i Götaverkens torrdocka.
Protokollet omfattar 51 tättskrivan foliosidor.
Förutom betydande maskinskador vid minsprängningen erhöll Ceylon en större bottenskada akterut där 35 plåtar måste uttagas för riktning, 4 plåtar förnyas och 4 riktas på plats. Betydande däcksskador och en betydande del av inredningen skadats. Den el installationen mycket illa åtgången. Under bogseringen till Borkum anställde "Widder" och "Heros" ganska stora bordläggningsskador som innebar riktning av spant och plåtar såväl STB som BB. Därutöver förstördes däck-, maskin- och penteryinventarier för 18505:63.
Av specifikation över däcksinventarier framgår att 6 fotogenlampor i salonger

CEYLON 19.6.42

jämte ljushållare och 2 stativ förstördes vid minexplosionen liksom speglen i befh tvättrum och ytterligare 4 speglar i olika hytter.
En hyvelbänk i maskinrummet söndersprängts.
I räkningen från varvet ingår frakt mm för en livbåt som hyrts av Eriksbergs varv och fraktades ner till fartyget i Emden = 581:67

Haverireparationen började den 2.9.42 under lossning i Sannegårdshamnen Ceylon förhalades till Götaverken den 7.9 och indockades kl 07.20.
Utdockningen ägde rum den 28.9 kl 14.10.
Haverireparationen avslutades den 12.11 42 men Ceylon låg ännu i febr 43 ( )ar vid varvet för en del ombyggnadsarbeten för rederiets räkning.

Götaverkens generalräkning slutat på 410614:91.

SKNEVII 351

LASTEN

8169,7 ton järnmalm för Stahlunion Export GmbH, assurerad i Tyskland.
2506 buntar Treetex om 258422 kg från Mo & Domsjö Treetex AB , ass. i de svenska sjöbolagen för 149000:- kr (Plus 2 lådor Treetexprover 100 kg)
61,076 standards = 29274 st bräder,battens & slatings från Mo & Domsjö AB ass i Tyskland.
Vid minexplosionen 19 juni skadades inte trälasten i mellandäck men vid bombraiden mot Emden natten till 23.6 föll en brandbomb i lucka 3 varvid 3 buntar Treetex förstördes och 11 buntar vattenskadades (se sid 11)
0,60 stds trävaror förkolnade. Vid lossning av 2 läktare i Antwerpen av C( )ylons trälast befanns 202 buntar Treetex nersmutsade och vattenskadade.
Lasthaveriet kostat SKN totalt 52135:61 kr för manko.

Lossningsproblem

Sc( )ffsmakler Carl Bock& Co ,Hamburg 30 6 42 till rederiet:
Lossningen av de båda träpartierna varit mycket besvärlig och tidskrävande "da das Schnittholz auf den Faserplatten lag und der zur empfangnahme längs seite liegende Kahn dauernd zwischen den Luken verholen musste.Da Dampfer Ceylon keinen eigenen Dampf [illegible] zur verfügung stellen konnte ,mussten die beiden Holzpartien mittels der Erzbrüche gelöscht werden, was ausserdem noch sehr kostspielig ist.Wir mussten auf verlangen der Emdener Behörden [illegible] dauernd überstunden machen.Da der Erzlöschplatz [illegible] von anderen wartenden Schiffen dringend benötigt wurde, und seitens der Behörden bereits damit gedroht wurde, das Schiff von Erzlöschplatz wegzunehmen und alsdann an einem anderen Platz ohne Dampf mit der Hand das Holz zu löschen.
Durch die inzwischen eingetretenen havarie eines Finnischen Dampfers, welcher ebenfalls nach Emden eingebracht wurde, verzögert sich die dockung von Ceylon

CEYLON 19.6.42

voraussichtlich bis zum ende dieser Woche , da sich der Finnische Dampfer Hector im not befindet und infolgedessen sofort eingedockt werden muss. Inzwischen hören wir dass eines der verlorengegangenen Rettungsboote auf Borkum angetrieben und geborgen ist, sodass wir die Marinebehörde gebeten haben, dieses Rettungsboot so schnell wie möglich nach Emden transportieren zu lassen. Hierdurch braucht also nur ein neues Boot beschafft zu werden.

SKN EII Dispacher   Dispache 24.10.44

SKN ålagts att till föräskringsgivarna utbetala 649.660:51 med avdrag för vad nämnden redan må hava betalat.
Dispachekostnad 2165:- Dispachör ~~Kaga Zetterlöf~~ Kaj Pinaeus, Gtbg 24.10.44

SKN utbetalningar

18.8.42 till Bugsier i bärgarlön 300000 kr.
27.10.42 till rederiet för effekter & instrument 16999:- kr.
29.12.42 till Max Doflein 2899:20 arvode.
9.1.43 till rederiet à conte reparation 275.000:- kr
1.3.43 till Sten Haeger för besiktning 1200 kr.
2.6.43 till Max Doflein 138:61.
27.3.44 Proveny (Det står i rött till Duncker & Joly) bidrag till GA för malmlasten RM 59880:38 = kr 100.605:03.
27.3.44 Dispachearvode 18736:48 kr (RM 11152) t Schmidt,Prosch & Schroeder för tysk dispache i Hamburg.
27.3.44 till Duncker & Joly,Hamburg 1136:18.
29.3.44 till Clearingnämnden,Sthlm 161:40 kr.
(I rött 11 8 44 till SKN - varuhaveri 21/42 - bidrag till GA för Treetex-lasten RM 20729:77 (Kr 34828:09)
24.10.44 till Kaj Pineus lösen av dispache 2165 kr
30.10.44 till rederiet 171.778:62 för skada, kostnad & bidrag till gemensamt haveri.
17.4.45 Till rederiet 2390:- i reparationskostnad.
21.8.46 Proveny till SKN från Mälaren 1007:83 (Treetexlasten)
24.11.48 Proveny till SKN Wermlands Enskilda Bank 1946:05 (Treetexlasten)

Egna noteringar   Ceylons haveri helt mörklagt

Ingentingmer läckte ut till allmänheten via UD än att Ceylon i juni 42 minskadats utanför tyska Nordsjökusten och införts till tysk hamn. Ingenting kom ut i pressen om att hon bog sig till Göteborg efter prov reparation i Emden och låg resten av året vid Götaverken för reparation.

CEYLON 19 6 42

Historik

Lastångare på 5368 brton byggd 1911 vid R W.Hawthorn,Leslie & Co ltd i Hebburn on Tyne av stål.L130 B 16,4.Tillhörig AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet (Dan Axel Broström) i Göteborg. 9390 ton dw. Sjösatt 28.7.11, lev sept 1911x och var då Sveriges största linjeångare och ett märkesfartyg med xx xjxx, badrum, 280 el.ljuspunkter, morselampa och trådlös telegraf.Före sin jungfruresa till fjärran östern besågs fartyget den 5.10.11 i Stockholm av konung Gustav den V och drottning Victoria. 1e befh var O C Norfelt. Ceylon var då bolagets femte fartyg. Rederiet startade 1907 med ss Canton, byggd 1906 vid B&W i Köpenhamn (såld 16), sedan kom ss Peking,B 08 (förli( ) 1919), ss Yeddo,B 08 (förlist 24) och Nippon, B 09 i Sunderland. Närmast efter Ceylon levererades ss Japan i dec 1911.(Torpederad 4.5.41) som var ett systerfartyg. - Ceylon hade lucka 1 i well med gångbro till ba( )en om STB, 2 förluckor, lucka 3 med ett par bompålar mellan brygghuset och midskeppshuset, samt 2 akterluckorSammanlagt 5 luckor, av vilka den största mätte 27'x 18'12.bommar varav en för 30-tonslyft vid lucka 2, 10 st ångwinschar.förhalningsspel på poopen. Skans i backen. 3 dubbelhytter för passagerare i brygghuset. En triplemaskin på2750 ihkr från N.E.Eng Co i Wallsend, 3 pannor med Howdens forcerade drag, bunkerkapacitet 729 ton förbrukning 14 ton kol per dygn vid 12 knops fart - Alltsedan 1923 var Ceylon bolagets äldsta fartyg. Då Ceylon 26.5.36 låg i Masulipasam vid Madras utbröt eld i jutelasten i rum 5. Med ånga hölls branden under kontroll tills fartyget 28.5 kom till Madras där lossnig igångsattes. Elden flammade upp då luckan öppnades och 5ans underrum måste vattenfyllas.Även i ( )m 3 och 4 uppstod vattenskador på jute och jordnötter.Den 1.6 hade all skadad last lossats och Ceylon avgick 4.6 för lastkomplettering på Madtaskusten. - Ceylon kom innanför spärren i april 1940 och låg länge up( )agd innan rederiet beslöt insätta henne i Tysklandsfarten. Då hon låg i Rotterdam försvann natten till 16.4.41 jungman Karl Erik Mattson spårlöst mellan 2 barer Antingen mördad eller drunknat. - Den 7.6.41 och 14.4.41 bombad vid Holländska kusten (Se 7.6.41 14.4.41) - Den 30.11.45 anlände Ceylon till Karlshamn med 5500 ton kol från Philadelphia via Gtbg, den största kollast som dittills lossats i Karlshamn - Den 17.1.48 på resa Port Said-Rotterdam Göteborg anlöpte Ceylon som nödhamn Vigo redd med eld i lasten i rum 4. Först den 21.1 var lasten i rum 4 lossad och xxxxxx elden släckt. Branden hade utbrutit genom självantändning i 380 ton koprakakor stuvade i underrummet. - I april 1950 såldes Ceylon som rederiets sista ångfartyg till Concordia SS Co i Hongkong och övertogs i Hongkong den 14.4.50. Omdöpt till Corda med Union Jack akterut. Den svenska besättningen hemsänd med flyg.- Bland dem var Chiefen Gottfrid Fritz Josefsson,Gtbg som 1914 minsprängts med ss xxx St Paul och 4.5.41 torpederatd på Japan och som sedan varit på

CEYLON 19.6.42

Ceylon, Josefsson lämnade sjön den 7.10.50 som rederiets siste ångfartygs-chief, - Corda såldes i maj 51 vidare till Japanska köpare i Kobe och gick som Orient Maru till mars 1963 då hon kom till nedskrotningsvarv i Japan'

SKANDIA 20.6.42

BRANDBOMB I BB LIVBÅT UNDER BOMBANFALL MOT EMDEN NATTEN TILL 20 JUNI

Journalutdrag

Lördag 20.6.42 liggande vid Kohlenkai i Emden blåstes flyglarm kl 00.20 varpå följde flyganfall. Många brandbombre föll i närheten av fartyget. En brandbomb föll i BB livbåt och antände denna invändigt på STB sida. Elden släcktes med eldsläckningsapparater och en brandslang. Följande sakdor uppstod: Ett mindre hål brändes i båtens botten, flera bord och spant blev något brända och skador uppstod på skarndäcket, relingen, sittrumssargen, 3 åror, 2 lufftaknar, inredningen samt suflettställningen. Besiktningsman bestämt att båten skulle repareras provisoriskt,

Mån 22.6 Sedan båten tätas och de skadade lufttankarna ersatts med tomfat har båten ånyo förklarats sjövärdig.

O.Backma 1e styrman

A.Sjöberg 2e styrman

ss Skandia 22.6.42
Th.Arvidsson
Befh

Besiktning i Emden 20.6

Besiktningen visat att 8 bord och 10 spant i båten måste förnyas liksom skarndäck, en sidobänk, sittbräda o.a detaljer. Reparation kostat RM 572 = kr 961:02 (Notabdichtung RM 22:-)

Brev t. rederiet från befh, Landskrona 21.7.42

Vid besiktning den 16 ds bestämdes att de två skadade mässinglufttankarna skulle ersäattas med nya koppartankar men varvet har endast kunnat anskaffa tankar av galvaniserad plåt. Jag har velat påpeka detta så att rederiet vid ett framtida utbyte av tankarna kan erhålla ersättning för kostnaden från försäkringen.

Högaktningsfullt
Th.Arvidsson

Assurans

SKM, efter 1/3 avdrag, ersatt rederiet med 640:48 den 21.3.46

Skandia

Se 27.6.43 bombad, 26.5.44 läck-(Historik).

EKNÖ 21.6.42

ÄNNU EN JÄRNMALMSLAST MINSPRÄNGD I WESERMYNNINGEN

Rapport

Avgick Luleå tid 16.6.42 destinerad till Holtenau för order. Rumslast av 2931 ton järnmalm. Djupg F 18'3'' A. 18'8 '' 23 ombv.
Minsprängd sön 21.6 kl 12.00 lat N 54 0,3' O. 7 53,3' Laber vind, smul sjö, god sikt. Ie styrmans vakt. Utkik på backen. Lots ombord. En man skadad. Sjönk på grund av bottenskador under eld- och maskinrum.

xxx xxx xxx

Sön 21.6 kl 07.10 avgått från Brunsbüttel med lots ombord. Kl 09 passerat Cuxhaven. Kl 12 förmärktes en fruktansvärd explosion midskepps och pann- och maskinrummen fylldes av rusånga från brustna rörledningar. Vatten började omedelbart intränga och steg hastigt. Eldare Olof Eriksson bränd av rusånga, Besättningen gick i båtarna och togs upp av ss Granö. En räddningsbåt som kommit til platsen från Helgoland medtog eldare Eriksson dit. Kl 13.30 sjönk Eknö med aktern före. Besättningen anlände till Bremen omkring midnatt.

Norrköping 27.6.42
F.Lütjohann
Befh

Sjöförklaring i Stockholm 29.6.42 kl 11 (H)

Ernst Perno & Oaul Wikborg: inga frågor.
Lasten assurerad hos Wm.Günther GmbH ,Hamburg,som i Sverige företräds av Nyman & Schultz.

Befh Lütjohann: Vakthavande på bryggan var Ie styrman och matros Elisasson. Vakt i maskin hade Ie maskinist Hoffman & donkeyman Fernquist. Rapporten uppsatts ur minnet eftersom skeppspappren förlorats. Enlgi sakkunnigas utlåtande hade en s.k. E-mina orsakat olyckan. Eldare Eriksson, vars brännskador icke synts vara av livsfarlig art, hade förts till Helgoland. Enär det från Bremeninte varit tillåtet att sättta sig i förbindelse med Helgoland hade någon upplysning om Erikssons tillstånd ej stått att erhålla.

Ie styrman vitsordat rapporten

Ie maskinist Hoffmann: Vakt i maskin. Eldare Eriksson bränts i ansiktet, på halsen och på benen.

Matros Eliasson: Rorsman. Slungats upp i styrhyttstaket och sedan fallit ner på durken och varit medvetslös för några ögonblick.

UDHP80c 3516 Eldare Eriksson låg ännu 16.7.42 kvar på Marinelazarett på Helgoland. (I övrigt bara sjöförklaringen)

EKNÖ 21.6.42

Crew List

Befh Fritz Lütjohann, Ö.Promenaden 51,Norrköping, 19.10.90 (jan 72)
Ie styrman Helge Torsten Jonsson, 17.7.02 Oscarshamns sjömanshus
2e styrman Johan Herman Knuthén, 5.10.87 Sölvesborgs -"-
Chief J.E.Westerlund, 5.6.91 Stockholms -"-
Ie maskinist Gustaf Rudolf Hoffmann, 2.6.93 Oskarshamns -"-
Telegrafist Per J.Rundquist, 5.2.00 Göteborgs -"-
Stuert Hilmer Holmberg, 17.10.87 Söderhamns -"-
Kock Hans N.E.Jönsson, 9.7.11 Ystads -"-
Mässuppassare Karl Gunnar Andersson, 17.10.17 Stockholms -"-
Matros Karl R.Magnusson, 31.8.03 Göteborgs -"-
Matros Ernst Ludvig Eliasson, 10.1.96 Ellös Lysekils -"-
Matros Holger Sevnsson, 15.11.16 Göteborgs -"-
Lättmatros Gösta Petterson, 28.10.09 Gävle -"-
Lättmatros Bertil A.Croy, 29.6 19 Kristianstads -"-
Jungman Erik L.Nilsson, 7.1.15 Göteborgs -"-
Jungman Kurt R.Öberg, 11.2.26 (6 dagar t. sjöss) Härnösands -"-
Donkeyman Karl N.Fernquist, 6.12 12 Göteborgs -"-
Smörjare Oskar N.Johnsson, 1.11.00 Göteborgs -"-
Eldare Erik M.Jönsson, 15.12 13 Ystads -"-
Eldare Olof Otto Eriksson, 29.3.99 (svårt bränd) Göteborgs -"-
Eldare Hilding K. Lord, 4.2.89 -"- -"-
Lämpare Sixten E Rickman, 24.10.12 Stockholms -"-
Maskinelev Stig I.Wallin, 5.8.12 Halmstads -"-

K( )memorial 27.7.42 Ej för publicering

Nr 142 H/ 2434

Under gång i tyskt kutsfarvatten träffades fartyget av en s.k. E-mina vilkens explosion förorsakade totalförlust av fartyget.

Ex officio
Bertil Lindhé

KK (H) vol 28
Kungl. Sv . Generalkonsulatet
Tek. 9 GK 22.6.42

HEMLIG

Hamburg 26.6.42
Nr 164 HP 39

Till Hans Excellens, Herr Ministern för Utrikes Ärenden

I anslutning till ovan citerade telegram får jag vördsamt meddela att konsulatet i Bremen den 22.6 inberättat att ångf. Eknö av Sthlm, tillhörigt red AB Rex, den 21.6 gått på en magnetisk mina utanför Wesermynningen i närheten av Helgoland och sjunkit inom loppet av en timma. Eknö hade beledsagats av det samma rederi tillhöriga ångf. Granö och samtliga 23 besättningsmän hade tagits ombord på detta. Eldaren Olof Otto M.Eriksson

EKNÖ 21.6.42

som erhållit lindrigare skador, har införts till Helgoland för erhållande av läkarvård och den övriga delean av besättningen till Bremen, där inkvartering ordnats genom därvarande konsul. Enligt vad detta senare meddel at kommer dessa 22 besättningsmän att fortsätta hemresan den 24.6 med beräknad anskomst till Trelleborg samma kväll. Axel Stridbeck

---

SKN EIII 233 Assurans

SKN 13.7.42 ersatt rederiet för effekter med 14397:50
SKN 16.7. -"- för totalförlust med 1.500.000:- kr
SKN 5.9.42 -"- Eldare Otto Erikssons effekter 337:50
Proveny 15.8.42 800:- till SKN för 2 sålda livbåtar. Dessa båtar togs upp av ss Granö och landades i Öregrund där tullen tog handom dem.

Effekter

Sedvanlig småaktighet i SKN:s ersättning till rederiet. Ingen ersättning för cheifens radiomottagare av märket Stern&Stern 275:- samt fotografiramar 30:-
Den svårt brände eldaren Eriksson förlorat för 833:-, SKN ersatt 337:50
Alla förteckningar , utom eldare Erikssons,skrivna på tryckta formulär i Trellebrog den 25.6.42
Befh förlorat för 2442:- , SKN ersatt 1800:-, men betalt Befh instrument: Sextant av märket Henry Hughes 540:-, en fransk prismakikare 220, Remingto skrivmaskin 300:-, en batteridriven Concerton radiomottagare 260:-
Mässuppassare Gunnar Andersson skrivit sin lista med snirklad Keltisk skrift:

2 Kostymer 190
6 Strumpor 25
5 Slipsar 8
1 Sjösäck 12
2 näsdukar 2 etc

Förlorat för 803:-
Fått 475:- av rederiet
SKN ersatt 337:50

Egna noteringar

Masttopparna föll i däck vid explosionen

Eknö var i sällskap med bolagsbåten Granö på väg från Cuxhaven mot Bremen då minan exploderade under maskinrummet kl 12 söndag middag 21.6, 8 timma gång från Bremen.Pannrummet fylldes av rusånga och elden slog ut ur pannan varvid eldare Eriksson blev illa bränd,men han kunde ändå själv ta sig upp till däck. I maskin kastades durkplåtarna upp och ljuset slocknade men Ie maskinisten kunde stoppa maskin innan han tog sig upp. Masttopparna slogs av och föll i däck,frivakten slungades ur kojerna, alt splittrades och raserades under däck med kullvräkta skåp och fastklämda dörrar. Månag kom i

EKNÖ 21.6.42

båtarna barfota i bara byxor och underkläder. Med tanke på lasten ville ingen ta risken att stanna längre än nödvändigt på den illa åtgångna ånagren,som visserligen flöt i en timme på skotten men som gick rakt ner som en sten då hon sjönk. Massor av spillror flötupp. Granö hade lagt bi 200 meter från Eknö och tog upp alla inkl, båtarna.Befh och ngr man återvände dock till Eknös närhet i en av båtarna och höll sig intill ångaren tills hon sjönk.Yngst ombord var en jungman Öberg som varit sex dagar ombord på sin första sjöresa. Midsommaraftons kväll kom besägtningen till Trelleborg där avmönstring ägde rum 25.6.

Historik

Lastångare på 1859 brton byggd 1916 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål. L. 79.9 B 13 (Ex Loius de Geer,Holmen I, Therese,Boren) Tillhörig Red AB Rax (K.M.Källström) i Stockholm,som i jan 42 inköpt Louis de Geer frånHolmens Bruks & Fabriks AB i Norrköping för ~~2x5000xx~~ ~~xx~~ 2.500.000 kr . Systerfartyg till Elgö som sänktes 20.6.40 i Medelhavet. Enkeldäckad,three-islandtyp, med 4 master och 4 luckor.3100 dw 850 ihkr. Byggd för Transatlantic som Boren gick hon på provtur 4.4.16 Hinderfria däck, skans i poopen, 11 knop, 2 pannor Systerfartyget Viken, lev 1916, sänktes redan 17.5.17 på resa USA-Göteborg via Kirkwall med last av 2580 ton svavel.Torpederade mellan lucka I coh 2 sjönk Viken på en minut och tog 8 man med sig. Övriga räddades av ssxAspen tillhörig samma rederi,som ochså blevtorpederad men kunde ta sig in till Kirkwall. 1919 såldes Boren till Redab Esther (J.E.Österlund) i Norrköping och fick namnet Therese. (Transatlantic fick en ny Boren 1921, sänkt som Skåne 1942) 1920 kolliderade Therese i West Hartlepool med engelska ss Flamma vilken f.ö, under estnisk flagg 1940 minsprämngdes på samma ställe där Eknö sjönk 21.6.42. Therese såldes 1922 till Holmens Bruk i Norrköping och hette först Holmen I, senare Louis de Geer.

EKNÖ 21.6.42

REDERIAKTIEBOLAGET REX

Utskrives i 2 EXEMPLAR

FÖRTECKNING

över effekter förlorade vid ångaren Eknös. totalförlisning:

Antal	Benämning	Värde Kronor	Öre
	Överrock	150	
	Kostymer 2 kostymer	190	
	Sjöstövlar		
	Skor par 4 skor	65	
	Arbetskläder 1 Skinntröja	55	
	Skjortor 11 Skjortor	85	
	Diverse underkläder 3 underställ	35	
	Hattar och mössor 1 hatt 2 kepsar	22	
	Oljekläder	~~80~~	
	Regnkappor 1 Regnkappa	80	
	Kojkläder 1 överkast 2 lakan	30	
	Strumpor 6 strumpor	25	
	Handdukar 3 handdukar	14	
	Näsdukar 2 ~~par~~ näsdukar	2	
	~~Kragar~~ och slipsar 5 Slipsar	8	
	Sjösäck, väskor 1 Sjösäck	12	
	Diverse timmermansverktyg	30	
	Diverse småsaker 1 armbandsur 2 par [illegible]	803	
	40 Cigaretter 2 flaskor [illegible] 4 tvålar		
	2 kammar 1 [illegible] Skrivpapper m.m. m.m.		
	Sma	803	

Att ovanstående förteckning överensstämmer med vad jag vid nämnda tillfälle verkligen förlorade, intygas härmed under edlig förpliktelse.

Trälleborg den 25-6 1942

Karl Gunnar Andersson

Kronor 475:-, utgörande mig tillkommande ersättning för ovanstående effekter kvitteras:

Trelleborg den 25/6 1942

Karlgunnar Andersson

Bevittnas:

Holger [illegible] Bertel [illegible]

ADA GORTHON 22.6.42

SÄNKT AV RYSK UBÅT PÅ SVENSKT VATTEN VID ÖLANDSKUSTEN - 14 MED I DJUPET.

Rapport

Avgick fre 19.7.42 från Luleå destinerad till Emden med last av 3900,3 ton järnmalm från Luossavaara-Kirunavaara AB. Djupg. obekant. Medeldjupgåendet vid nedlastning till SF i salt vatten 19´6´´. 22 ombv
Torpederat av ubåt mån 22.6 kl 12.14 c:a 2½´öst Bläsinge by i norra Möckleby socken på Ölands ostkust, lat N 56 36,4´- long O.16n46,8´i gott väder med god sikt. 3e styrman Nilssons vakt. Utkik på backen. Ej under ledning av auktoriserad lots. 14 döda, 2 lindrigt skadade. Fartyget sjönk på 40 sekunder efter explosionen.

Hälsingborg 1.7.42
Red AB Gafion
Stig Gorthon

Protokoll hållet vid förhör med överlevande i Kalmar
måndag 22.6.42 kl 22.15

Kapten E. Stare förhörsledare.
Bevittnat av fänrik C.Hall och skeppsmäklare Curt Johansson.

2e maskinist Ivar Hjalmar Persson: Befann sig sedan kl 12 i maskinrummet då han c:a 12.10 hörde ropet :"Torped!" varvid han rusade upp på däck och sprang akteröver.När han kom i gången skakades fartyget av detonationen och sjönk inom några få sekunder.Persson hade inte iakttagit någonting utom fartyget.

Jungman Karl Åke Andersson: Stod utkik längst fram på backen. Han observerade omkring kl 12.10 ett periskop - "ganska tjockt med en klump i toppen - om BB strax för om tvärs på ett avstånd av 400-500 meter.Fartyget hade strax innan passerat en röd prick som tagits om BB.Omedelbart efter det han fått syn på periskopet iakttog Andersson en torpedbana från samma håll som periskopet befann sig. Andersson visslade till styrman på bryggan, ropade :" Torped!" och sprang akteröver för att varna besättningen. Han tittade därvid efter ubåten men såg fortfarande blott periskopet.Andersson hann ropa "Torped" en andra gång vid maskinkappen innan torpeden träffade ungefär vid lucka 2.Andersson kan ta på sin ed att anfallet skett utan föregående varning. Då fartyget sjönk klamrade sig Andersson fastvid akterflotten.Han har därefter inte sett någonting av ubåten vilken inte vidtog några som helst åtgärder för att bärga överlevande. Fartyget hade flagga hissad. Denna var ganskaliten,ungefär en halv meter vid stående liket, och sliten, men färgerna var dock fullt urskiljbara.På fartygssidan fanns namnet "Ada Gorthon" samt " Sverige" målat i tydliga ungefär ½ meter höga bokstäver.

ADA GORTHON 22.6.42

Matros Oscar Svensson:n Befann sig i styrhytten som rorsman sedan kl 12. Svensson är inte säker på kursen vid tillfället. Fartyget hade just passerat på västsidan av en kvastprick. Han hörde utkikens rop " Torped" och såg då torpeden i ytan om BB. När styrman såg torpeden kommenderade han "Hårt STB!" Svensson hann lägga rodret, lämnade därefter styrhytten. Sedan fartyget sjunkit halade sig Svensson längs ett stag upp på förliga masttoppen vilken låg stax ovan vattenytan. Han såg aldrig någonting av ubåten. 3e styrman hade gått vaktsedan kl 08.Svensson hade inte hört styrman säga någonting som tydde på att denne skulle ha sett ubåten tidigare än utkiken,

Kocken Karl Hagberg: Befann sig i kabyssen om BB. Hörde utkien ropa " "Torped!" och hörde 2 smällar efter detonationen och antog att det var pannexplosioner. Tog sig upp på en flotte. Inte sett något av ubåten.

Matros Valdemar Persson:

Jungman Gustav Robert Eriksson:

Eldare Gunnar Rosander:

Eldare John Bergman: Alla fyra befann sig vid explosionen akterut i mässen. De sprang vid detonationen upp på däck för att komma till flotten och ingen av dem sett något utom fartyget.

Kalmar den 22 juni 1942

E,Stare Kapten.

Sjöförklaring i Hälsingborg den 8.7.42 kl 10.30

Sakkunniga: Fartygsinspektör Victor Hansson & sjökapten N.Hammar som ställt fråga om nationalitetsmärken och livräddningsutrsutning.

Fr rederiet skeppsredare Stig Gorthon

Protokoll från förhör med överlevande upplästs (Seeovan)

Jungman Andersson: Utkik på backen. En röd prick, utmärkande territorialgränsen hade just passerats och tagits om BB. Land siktats om STB. Ubåten sannolikt befunnit sig på internationellt vatten. Periskopet höjt sig c:a ½ meter över ytan. Aldrig tidigare sett ett periskop annat än på avbildningar men genast fått den tanken att det var ett priskop.Hade då visslat till 3e styrman som befann sig på bryggans BB-sida ochdenne hade uppfattat såväl visslingen som Anderssons gest mot torpedbanan.Fartyget sjunkit på 20-30 sekunder efter explosionen. Sedan Andersson kommit upp på flotten hade han spanat efter periskopet men inte fått syn på det. Sett 3 av de som sedan saknades ligga och simma i vattnet, däribland chiefen. De hade dock snart försvunnit ur synhåll. Chiefen haft flytväst på sig.

ADA GORTHON 22.6.43

Kocken, som räddat sig på den andra flotten, hade också haft flytväst på sig. Efter en halvtimme togs de överlevande upp av tillskyndnade fiskebåtar. Då befh döda kropp bärgades såg Andersson att skallen varit spräckt. Tror inte att någon ombord kan ha legat och sovit vid explosionen. Ada Gorthon hade inte haft nationalitetsmärken på sidorna. Livbåtarna fördes utsvängda, förflotten låg på lucka I, akterflotten låg i en ställning på akterdäck. Förflotten delvis slagits sönder vid explosionen men båda flottarna flöt upp. Utrustningen på flottarna varit genomblöt p.g. av att säckarna varit söndriga.Detta hade besättningen påpekat för båtsman redan före avgången från Luleå.5-6 livbojar funnits på bryggan samt en på vardera flotten.Varje man haft en Mörnerdräkt och ett livbälte i eller i närheten av sina hytter.Livbälten funnits på bryggan och backen.

Matros Svensson: Varit 9 år till sjöss. Rorsman vid torpederingen. Sett Ölandskusten om STB på c:a 2½′ avstånd. Fartyget gått innanför de prickar som utmärker 3-milsgränsen. Sista pricken passerats på c:a 50 meters avstånd. Svensson hört utkiken vissla, ropa Torped! och peka åt BB, varvid Svensson sett torpedbanan skjuta fram mot fartyget om BB.Några sekunder efter utkikens rop hade 3e styrman beordrat rodret hårt ATB. Då Svensson sprungit ner från bryggan mött befh på väg ut från sin hytt.Explosionen kom när Svensson hunnit till undre bryggan och fartyget sjönk omedelbart. Svensson simmat till samma flotte som utkiken och tagit sig upp på den. Även förflotten flutit upp fast skadad. Utrustningssäckarna på flotten, som skulle varit vattentäta, var trasiga och vattenfyllda. Någon maskinmanöver hade inte slagits från bryggan.

2e maskinist Persson: Fartyget gått med full fart vid torpederingen,d.v.s c:a 9 knop. Ingen maskinmaöver anbefallts. Persson dragits ner men fått tag på en planka ochsedan nått akterflotten. Inga nationalitetsmärken varit målade på sidorna. Livbåtarna varit utsvängda.

Eldare Bergman: Vid explosionen satt Bergman,Norén, Rosander och Nordström och åt i eldarmässen.Båtsman Lindeblad,som troligen suttit i däcksmässen mitt emot, hade ,då de rusade ut,ropat till dem att " ta det lugnt", tydligen för att undvika panik. Bergman sett Lindeblad springa tillbaka tillsin hytt ,troligen för att hämta livbältet. Bergman dragits ner då fartyget sjönk menfått tag på en lucka på vilken han flutit upp varefter han lyckats ta sig upp på akterflotten. Endast sett kocken Hagberg på den skadade förflotten. Fiskebåtar från land bärgat dem efter 30 minuter. Fartyget ej haft nationalitetsmärken målade på sidorna.

KK memorial

Konstaterat att ubåten måste ha befunnit sig inom svenskt vatten då den avfyrade torpeden. Vraket ligger 2½′utanför Ölandskusten och periskopet

ADA GORTHON 22.6.42

kan inte ha varit längre bort än allra högst 500 meter ,i annat fall skulle utkiken inte så tydligt ha kunna urskilja det.

Crew List (Kompl.SKN, eget)

+ Befh Nils Bertil Siegård, Pålsjögatan 49,Hälsingborg, 19.12.86 Hälsingborg
(Sedan 17.1.40. Befh på B.O.Börjesson 19.11.39)

+ Ie styrman Percy Sigurd Larsson, Lerberget,Höganäs, 17.5.85 Lerberget
(2e styrmanN.Kronberg varit ledig för sin fars begravning och skulle ha återkommit ombord 23.6 i Trelleborg)

+ 3e styrmanBörje Gunther Nilsson, Bästekille,Vitaby,17.8.16 Kristianstad

+ Chief Richard Hugo Rube, Strandgatan, Höganäs, 29.8.95 Höganäs

+ Ie maskinist Karl Leonard Johansson, Surbrunnsgatan 50,Sthlm,28.11.93 Norberg

2e maskinist Ivar Hjalmar Persson, Furutorpsgatan 82, Hälsingborg, 3.9.00 Hälsingborg, På B.O.Börjesson 19.11.39 och på Stig Gorthon 5.7.41)

+ Stuert Karl Hilding Hell,Nyhamnsläge, 17.10.95 Brunnby (Ex Convallaria 18.10.40.

Kock Karl William Konstantin Hagberg, Nobeltorget 5c,Malmö,11.12.15 Malmö

+ Mässuppassare Robert Eugen Axell, Fabriksgatan 6,Ljungby, 1.4.20 Ljungby

+ Båtsman Wilhelm Lindeblad, Villa Eken, Tygelsjö, 2.11.98 S:a Sandby

Matros Thomas Oscar H.Svensson, Paradisgatan 10, Gtbg, 20.6.12 Göteborg

Matros Karl Valdemar Persson, Resö, 12.7.07 Lur -Strömstads sjömanshus.

+ Lättmatros Karl Einar Julius Petterson, Lugna Gatan 28, Enskede,26.12.04 i Madesjö

Jungman Karl Åke Andersson, Ön,Svärdsjö, 9.5.10 Gävle

Jungman Gustav Robert Eriksson, Nya Stockholmsgatan 12, Södertälje 1.9.19 Tunaberg

+ Jungman Bengt Arvid V.Johansson, Krokstäde, Tofta, Västergarn,4.4.25 i Eskelshem

+ Donkeyman Sven Rudolf Norén, Skutskär, 7.7.08 Skutskär

Eldare John Bertil Bergman, Värmlandsgatan 7,Karlstad, 8.7.10 Karlstad

Eldare Gunnar Alvar Rosander, Stora Nygatan 25, Sthlm, 29.1.18 Mönsterås

+ Eldare Erik V.Grundström, Järnvägsgatan 9, Karlstad, 19.7.03 Karlstad

+ Lämpare Bertil Nordström, Skogsäng, Oxelösund,19.7.14 Oxelösund

+ Lämpare Isak Elis Kuoppala, Lovikka, Kiruna, 18.12.06 Pajala

Befh och 2e maskinisten var båda på B.O.Börjesson den 19.11.39
2e maskinisten var på Stig Gorthon 5.7.41
Stuert överlevde Convallarias torpedering den 18.10.40
2e styrman undgick döden på grund av sin fars begravning.
Eldare Rosander var med på ss Hilda 21.10.41 då hon bombades

ADA GORTHON 22.6.42

Effekter & assurans

SKN utbetalat 900.000:- plus revers på 225.000:- (10/9 42) den 23.7.42
SKN 24.9.42 betalat för effekter 14091:50 (inkl. instrument)
Proveny 15.2.52 kr 5000:-för vraket, sålt till AB Järnbrksförnödenheter.
SKN 24.7.42 ersatt Fylgia med 5625:- för krigskaskopremier för återresan
Lasten försäkrad i Tyskland.

Effekter

Fru Maja Siegård,Hälsingborg, 14.8.42 kvitterat ut för sin make, befh, 1800:- plus 844:- för instrument.
Fru Carla Rube i Höganäs fått 1012:50 för maken,chiefens effekter
Fru Eva Johansson,Sthlm, 29.7 kr 787:50 för Ie maskinisten
2e maskinist Persson, som förlorat för 1071:75 inkl guldring och armbandsur fick 787:50
Fru Bertha Hell för stuert fått ut 787:50
Mässuppassare Axells far fått 475:- den 13.8
Båtsmans sterbhus 625:- den 13.8
Matros Persson fick 27.7 550ü (Förlust 730:-)
Sv.Sjöfolksförbundet utkvitterat 550:- för matros Svensson (656)
Ernst Erneby,Sthlm, kvitterat 550 för lättmatros Pettersons dödsbo 3.9
Jungman Gustav Råbat Eriksson (Råbåt är hans egen stavning) fick 550:- Förlorat för 770:-
Sjöfolksförundet,Gävle kvitterat 550 för jungman Andersson (förlorat f 930)
Karl Johansson, Krokstäde,Västergarn, 14.9 kr 550 för sonen,jungmannen
Axel Rudolf Norén, Skutskär, 14.8 kr 475:- för donkeyman.
Boutredningsman ,Karlstad, 17.8 ,fått 475:- för eldare Grundströms dödsbo
Sjöfolksförbundet,Karlstad, kvitterat ut 475 för eldare Bergman som förlorat för 1152:50 inkl fickur 65:-
Eldare Rosander fått ut 475:- i Stockholm den 2.7 (förlorat för 565)
Emma Nordström i Oxelösund fått ut 475 för lämpare Nordströms sterbhus
A.Ragnhammar i Lovikka fått 475 för eldare Kuoppalas dödsbo

Vraket

17.7.48 skrev Johan Nilsson & Co AB i Kalmar till SKN:" För räkning Kalmar Skeppshandel som disponerar en motorbåt och dykarutrustning bedja vi få förfråga om tillstånd kan erhållas att bärga skrot från den utanför Västerviks skärgård sjunkna motorbåten Luleå och den Gorthonbåtsom minsprängdes eller torpederades utanför Gårdby på Öland. Fartygen ligga visserligen mycket illa till och läget är mycket utsatt för vind och sjö vadan arbetet endast kan bedrivas vid mycket vackert väder,men om skroven eller bärgningsrätten kan förvärvas för en mindre penning kanske arbetet lönar sig."

ADA GORTHON

Vraket forts

SKN svarat den 28.7.48 :" att vraket av Luleå sålts för 5000 kr. till Neptunbolaget. Beträffande Ada Gorthon uppgives fartygets position vid tillfället hava utgjort lat N 56 36,4'- long O 16 46,8'. Vraket av detta fartyg har inte försålts utan disponeras fortfarande av SKN. Det synes ligga på tämligendjupt vatten och förmoda vi därför att det icke är särskilt lätt att bärga skrot från vraket ifråga.Vi emotse edert meddelande vad vederbörande i så fall skulle kunna anse sig betala."
(Inget svar ingått) (Breven finns i Luleås mapp)

Stockholm 7.2.52 överlät SKN vraket av Ada Gorthon för 5000 kr till AB Järnbruksförnödenheter i Stockholm " och må köparne ,som härmed befria SKN från allt ansvar för vraket och följderna av köparnes ev bärgningsarbete, omhändertaga vraket så snart köpskillingen kr femtusen (5000) blivit till SKN inbetald."
(Köpet på oförändrade villkor transporterats på AB Väring)

UDHP 80c vol 3516

Telefonrapport Till CM från CMDS 22.6.42

Tredje maskinist Persson, ende överlevande av befälet, verifierat uppgifter i mitt tidsnummer 1616. Utkiken obs ett periskop på c:a 500 meters avstånd samt torpedbana. Torpdering utan föregående varning. Fartyget enlit uppgift väl innanför neutralitetsprickarna.
Sthlm 22.6.42 Folke Bergström Vakthavande

Signalmmeddelande CMDS till CM,mottaget 22.6 kl 12.51

HEMLIG. Stora Näsby rapporterar kl 12.14 detonation i NO ritning c:a 5'avstånd, troligen minexplosion. Strandtorp rapporterar kl 12.15: hört knall i SO riktning och sett en båt sjunka.Avståndet uppskattas till 2'. Båter begett sig till platsen.

Signalmeddelande 3dje Kårstaben till 6M ,mottaget 22.6 kl 16.52

Enligt rapport från befh Kalmar FO har svenska ångfartyget Ada Gorthon kl 12.14 sprängts, sannolikt torpederats, 3-4 sjömil Ö Norra Möckleby på Öland. 8 räddade, 14 saknade däribland kaptenen. Vakt från KF-förband utsatt på stranden.

Signalmeddelande CMDS till CM 22.6 kl 17.24

HEMLIG. Kl 12.14 svenska ss Ada Gorthon av Hälsingborg sydgående malmlastat torpederat av ubåt SO Norra Möckleby enligt uppgift 2½'från land. 14 saknade, däribland befh. 8 räddade.

Fors sid 7

ADA GORTHON 22.6.42

Signalmeddelande CMDS till CM 22.6 kl 18.06

HEMLIG: Flygspaningsrapport: Kl 16.15 i bäring 70° från Sandby kyrka 2′ från stranden en större oljefläck med smärre vrakgods. Vind SSO 3-4 m/sek. Vrakgodset driver NNW. Platsen passerades vid samma tidpunkt av ett camouflagemålat tyskt transportfartyg på sydgående. I bäring 80° från Sandby kyrka 5′ från stranden en mindre oljefläck.

Dito CMDS till CM 22.6 kl 19.40

HEMLIG. 3e maskinist Persson, ende överlevande av befälet, verifierat uppgifter i mitt TNR 1616. Utkiken jungman Andersson observerat ettperiskop på c:a 500 meters avstånd samt torpedbana. Torpederat utan föregående varning. Fartyget enligt uppgift väl innanför neutralitetsprickarna.

Dito CMDS till CM 23.6 kl 00.22

Förhör med överlevande Ada Gorthon bekräftar sänkningen skett med torped från ubåt.Endast periskopet siktat omedelbart före skottet. Ingen föregående varning. Fartyget befann sig på svenskt territorialvatten. Det hade flagga samt namnet Ada Gorthon och Sverige på fartygssidan.Fartyget sjönk omedelbart. Ubåten icke visat sig efter torpederingen.

Dito CMDS till CM 23.6 kl 10.00

HEMLIG. Kl 06.30 till 08.00 ubåt siktad tidvis i överläge 6 minuter från land i höjd med vraket.

Ch,telegram till Legation Suede i Kujbysjev 23.6.42

Sv ss Ada Gorthon torpederat igår utanför Öland av en ubåt. Hittillsvarande utredning otvetydigt givit vid handen torpederingen ägt rum på svenskt vatten. Ni kommer instrueras avgiva protest så snart utredningen slutförts. Begär omedelbart att de ryska ubåtarna instueras avhålla sig från stridshandlingar svenskt område = Cabinet

Signalmeddelande CMDS till CM 24.6 kl 18.08

HEMLIG.Verkställd dykarundersökning intet resultat. Torpeden träffat under ettans lucka i lastens överkant. Av explosionen hade bildats en grop i lasten. Sidan uppriven upp till däck och bryggan hopfallen. Undersökningen måste begränsas till förstnämnda lucka. Under 2ans lucka anträffades fartygets 3e styrman Gunnar Nilsson,Kivik, drunknad. Stoftet förts till Karlskrona. Rederiet meddelat.

Legationen i Kujbysjev till UD Chiffertelegram 26.6 kl 22.06

493 protest avgiven. Först vägrat mottaga densamma under motivering ej skymt bevis förebragt sänkningen verkställts rysk ubåt. Slutligen utlovades dock undersökning och snart svar = Assarsson

ADA GORTHON 22.6.42

Eskortsystem på ostkusten infört 24.6

För att skydda handelssjöfarten på Ostkusten mot ryska ubåtsanfall infördes fr.o.m ons 24.6.42 eskortering i konvojer längs ostkusten och innanför den svenska territorialgränsen.

Ch.telegram UD till Legationen i Kujbyshev 27.6 kl 16.50

Konstaterat att torpederingen icke utförts av svensk finsk tysk ubåt. Delar torpedskal med rysk inskription påträffats ombord danska ss Orion som några dygn tidigare torpederades mellan Visby och Landsort = Cabinet

Ch,tel från Kujbysjev till UD 29.6 kl 12.36

Inatt kallad Losovski som muntligen förklarade att samtidigt som N. framförde svenska regeringens protest Ada Gorthons torpedering noggrann undersökning givit vid handen vår förmodan sänkningen skett rysk ubåt ogrundad och beroende Malentenov varför protesten saknade raison detre. Oberoende härav hade Sovjetregeringen på vår begäran ytterligare inskärpt sovjetiska sjöstridskrafter hålla sig borta från svenskt vatten. J. genmälde hade inga andra informationer saken än tidigare mottagna men ville framhålla svenska regeringe n givetvis ej protesterat utan fullgoda skäl. Den amnars elakt satiriske Losovski var denna gång honungslen och framställde inga insinuationer. = Assarsson

Hemligt signalmeddelande CMDS till CM 3.7 kl 16.19

HEMLIG: FC M2 inrapporterat dykarfynd Ada Gorthon utvisar rysk torped Beräknar kunna sända bevismaterial morgondagen.

I blyerts: Enligt muntligt meddelande från fartygschefen har stjärtstycket av en torped med " konstiga bokstäver" upphittats och är avsänt till Stockholm torpeddepartementet för undersökning.(Den torped som detonerade förbi Galeon)

Ch.telegram UD till Legationen i Kujbysjev 4.7.42

Kollontay idag kallad Statsministern som företedde nu funna stjärtstycket mot Galeon avlossade torpeden rysk inskription och meddelade att även delar torped Ada Gorthon med rysk inskription som komme visas marinattachén påträffats. Statsminister framhöll saken allvarlig och han utginge från sovjetregeringen med hänsyn till bevismaterialet komme på annat sätt än hittills beakta vår protest. Informera Narkominojel. = Cabinet

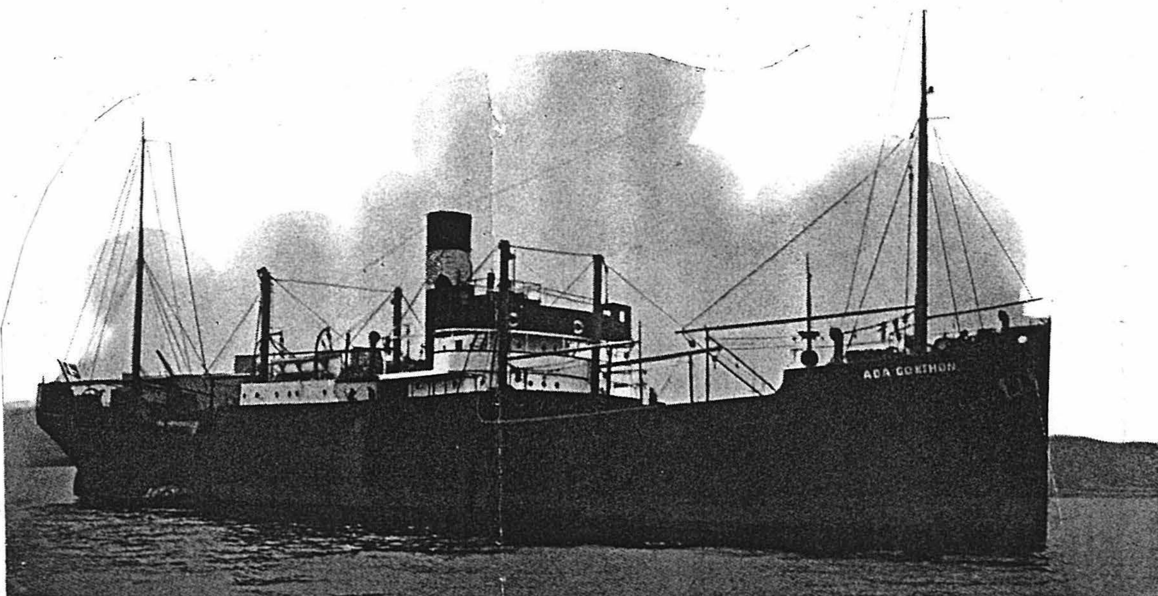
Dito Kujbysjev till UD , avsänt 6.7. kl 23.12

201 Vid besök idag Losovski som delgivits innehållet edra 121 och 128 kvällen 2 juli förklarade denne beträffande Ada Gorthom att noggranna undersökningar givit vid handen icke torpedering rysk ubåt samt att ryska

ADA GORTHON 22.6.42

inskriptioner intet bevis enär dylika väl kunde vara made in germany. Losovski tillade att vårt påstående torpederingen icke verkställts svensk finsktysk ubåt i hög grad förvånat sovjetregeringen ty hur kunde svenska regeringen ställa sig som garant för tysk finska uppgifter. J. genmälde att man på sovjetisk sida borde inse svensk bevisning bindande och uttalade en allvarlig förhoppning att en fortsatt undersökning skulle ge ett annat sovjetiskt svar = Assarsson

SlutUDD file



T fredh: " Dagbok från havet" (1980)

Matros Oscar Svensson, Resö, Bhl, berättar:

Jag stod till rors när jag såg toppedstrimman och ropade :" Torped!" Därefter snurrade jag rodret för att försöka gira båten från torpeden När det inte gick kastade jag mig nerför enlejdare och höll mig krampaktigt i räcket under ena bryggvingen. När smällen kom hördes ett öronbedövande dån och luften fylldes av svart rök. Fartyget bröts av på mitten och jag drogsner av det oerhörda suget när de båda fartygshalvorna sjönk. Jag kom flera gånger under ytan men såg varje gång ljuset ovan vattner. Till sist fick jag huvudet över ytan och fick tag i vantet till förmasten. Förskeppet hade ställt sig på sned på botten och förmasttoppen stack upp ur vattnet. Jag var chockad. På håll såg jag flotten och ropade på hjälp. Flotten hade åror men inga tollepinnar. Matros Valdemar Persson hörde till en av dem som kunde ro. Gubbarna på flotten låg framstupa skavfötters och använde föt fötterna som tollepinnar när de rodde ner mot mig. Deövriga ombord som vistades i maskin, hytter och mässar omkom. Det var vantet som räddade mig

ADA GORTHON 22.6.42

Hade jag inte fått tag i det så hade jag dragits ner för gott. De fick loss mina händer från vantet,så stel och så krampaktigt höll jag för att överleva.

Matros Valdemar Persson,Resö, berättar

Jag satt i mässen akterut och åt när smällen kom. När vi kom upp på däck yrde det av malm och järn-bitar från ångpannorna som sprängts. Innan dess hade vaktman på backen ropat ner i maskin om torpeden. Vakthavande maskinisten hann upp och räddade sig. Vi lade oss på flotten på poophustaket. Fartyget sjönk på en halv minut och vi drogs under vattnet menfick till sist tag i flotten. Tack vare att det var ljust och lugnt väder räddade vi oss. Nattetid eller i storm hade säkert alla blivit därute. Olyckan observerades från Bläsinge by och en fiskebåt var efter en kvart på platsen och räddade de 8 som togs in till Kapelludden. När de räddade kom iland var de genomblöta och barfota.Oscars Svensson hade bara sko på ena foten. Genom mäklarens försorg öppnade en handlare sinaffär i Kalmar så att vi kunde få kläder. 14 man följde fartyget till botten.

P.O.Ekman:"Havsvargar"-83

Ada Gorthon sänktes av ryska ubåten SC 317

(Se även Galeon 1.7, Fortuna 4.7.42)

16.6.42 torpederade SC 317, Nicolai Mochov, ss Argo av Mariehamn varvid 9 man dödades och missade samma dag svenska ss Ulla med en torped.

19.6 torpederade SC 317 danska ss Orion västerom Gotska Sandön. De 22 ombv togs upp av m/aux Virgo och Orion inbogserades till Visby av vedett båten nr 217 Falken. (/E 110 II)

22.6 kl 12.24 torpederade SC 317 Ada Gorthon varvid 14 man dödades.

1.7 avsköt ubåten SC 406 en torped mott svenska ss Galeon o missade

4.7 missade SC 317 galeasen Fortuna av Degerhamn med en torped.

9.7 Torpederade SC 317 utanför Blekingekusten ss Otto Cords på 966 brton (/E Fortuna 4.7)

13.7 Sänktes SC 317 vid försök att forcera minspärrarna i Finska viken för att komma tillbaka till sin bas i Lavansaari. 2 finska vaktfartyg sänkte ubåten med 16 sjunkbomber c:a 5' syd Kallbådan vid Porkala och endast olja och spillror flöt upp.

Sänkningen av Ada Gorthon föranledde den första svenska protesten hos de sovjetiska myndigheterna för krigshandlingar inom svenskt territorialvatten. Torpedfragment funna av dykare i vraket bar nämligen ryska inskriptioner. Flera diplomatiska protester skulle följa under sommarens lopp, men sovjetunionen förnekade kategoriskt att någon av dess ubåtar överhuvud anfallit svenska fartyg eller ens kränkt svenskt territorium. I de fall svenskarna kunde framlägga klara bevis i form av torpedsplitter med rysk text funna

ADA GORTHON 22.6.42

i vraket efteråt, skyllde ryssarna på tyska provokationer. Att tyska ubåtar med vett och vilja skulle ha angripit fartyg som fraktade för Tysklans krigsponential viktig svensk järnmalm i svenska kustfarvatten var dock svårt att fatta. Läger varoroväckande. Men Sverige var redo att värna sin sjöfart och att slå tillbaka om så erfordrades. Kontinuerlig eskortering anordnades längs farleden Stockholm-Trelleborg och över Ålands hav,med dagligt trafik i båda riktningarna och regelbunden flygövervakning påbjöds över havet. Konvojtjänsten ställde höga krav på kustflottans 9 jagare och 4 vedettbåtar,som aldrig var fler än 3 pe konvoj. Eskorterna omfattade ofta över 20 fraktfartyg som bildade en långt utdragen kolonn att övervaka.

SS Orion av Köpenhamn torpdederad 19.6

Fre 19.6, samma dag Ada Gorthon avgick från Luleå, torpederade kl 21.40 den ryska ubåt som senare sänkte henne,ett annat fartyg NW Gotland. Det var barlastade Köpenhamnsångaren Orion på 2513 brton Byggd 1919 D/S Orion på resa Köpenhamn-Luleå för malmlastning,som utan varning träffades av en torped midskepps rakt under skorstenen varvid ett jättelikt hål revs upp i sidan och maskin-och eldrum vattenfylldes. Eldaren Karl Ejgil Wingum från Ordrup skållades så svårt att han dog efter en timme i STB livbåt i vilken de 23 ombv trängt ihop sig. BB båt hade sprängts bort. 20-årige lämparen Helge Arvid Larsen hade skållat båda händerna. 3-mastskonerten Virgo av Visby, på resa Norrköping-Visby, togg upp alla i livbåten efter några timmar och de landsattes i Visby kl 20 lör 20.6 där 2 sårade fördes till sjukhus. Natten till mån 22.6 inbogserade Poseidon till Visby den på maskinskotten flytande Orion,som senare kunde bogseras vidare till varv för reparation.

ALLA DE RÄDDADE VARSKOTTS AV JUNGMAN ANDERSSONS ROP

Om inte utkiken jungman Andersson ropat "Torped!" flera gånger mdan han sprang akteröver från backen hade sannolikt många fler följt med fartyget ner. Jungman Anderssons rop fick 2e maskinist Persson att snabbt klättra upp ur maskin och kocken Hagberg att rusa ut ur kabyssen. Då Andersson hunnit midskepps till i höjd med kappen small det vid ettans lucka och det regnade sedan järnmalmsklumpar i ett dödligt svart moln över hela fartyget. Medan Andersson simmade spanade han efter ubåten då han var rädd för att den skulle anfalla flottarna.Han såg 3 av sina kamrater sträcka upp händerna och sjunka. Båtsman vid ropet Torped,då alla i mässarna störtade upp, hade sagt:" Det det lugnt! Det är ingen fara." och medan eldare Bergman direkt störtade upp på däck,och överlevde, tog andra det lite lugnare och blev kvar under däck,bland dem båtsman.

ADA GORTHON 22.6.42

Eldare Gunnar Rosander satt i mässen och åt då ropet hördes,och explosionenkom när han var på väg uppför lejdaren till kappen. Den följdes av en ännu våldsammare smäll,trävirke, malm och skrot regnade över däck och Rosander med flera kamrater blev stående i kappen någon sekund för att få skydd mot nedslagen. Fartyget sjönk under dem så hastigt som det sögs ner i en grop. Båtsman Lindeblad, som var med uppe i kappen, vände om och sprang ner igen, kanske för att hämta något i sin hytt och hann aldrig upp igen. Vattnet forsade in från alla sidor då Rosander sprang till akterflotten och grep tag i dess mantåg. Donkeyman Norén ,som hunnit ta sig upp på flotten,ripade:" Håll er fast,pojkar, för nu bär det iväg ner!" Rosander slets bort från mantåget och virvlade runt utan fäste men kom upp till ytan och fick tag på en lastlucka. Han tog sig sedan fram till akterflotten. Donkeyman var borta och ettpar man på flotten kunde inte göra något för att hjälpa sina kamrater som ropade på hjälp.Åror fanns på flotten men inga årtullar. Först efter 45 minuter kom 2 fiskebåtar fram till platsen. Det var då 6 man på akterflotten. Kocken Hagberg var ensam på den delvis söndersprängda förflotten och vid toppen på förmasten som låg i vattenytan klämgde sig matrosen Oscar Svensson fast efter att ha äntrat uppför vantet. Han höll ansiktet över vatten sittande på masttoppen. Underligt nog varingen nämnvärt skadad. En fiskebåt tog upp de 6 på flotten, den andra fiskebåten bärgade kocken och matrosen. Bland vrakgodset flöt befh lik på en dörr med svåra krosskador i bakhuvudet. Av de andra 13 syntes inga spår. Väl iland fick de räddade bege sig till en sjöbod där folk samlats. Där fickde torra kläder,kaffe och sina blessyrer omsedda. Kaffet hade kokats på thermos i närbelägna stugor. I bil fördes de sedan till en militärförläggning ochsenare på kvällen med färjan från Borgholm över till Kalmar.Flera var barfota och först kl 22 kunde skor lånas sedan ägaren tillen skoaffär öppnat sin butik. Alla förhördes avkapten E.Stare om sina iakttagelser avubåten (Sid 1) Vid midnatt kom en jagare till sänkningsplatsen och sedan 2 fiskare i gryningen den 23.6 utanför säkningsplatsen observerat periskopet och tornkanten aven ubåt ordnade Marinen flygspaning och sände ut en jagare att söka. Vrakgodset drev med strömmen och då vinden 23.6 drog överpå väst skingrades spillrorna ut över havet. Fartygets loggbok och papper påträffades och bärgades.- En grönmålad vrakprick med grön flagga utlades 50 meter SW vraket på N 56 36,4'- O. 16 46,8'. På midsommardagen ägde en minneshögtid rum i Norra Möckleby kyrka. Marindykare fann liket av 3e styrman BörjeGünther Nilsson påhavsbotten intill vraket i höjd med lucka 2 och liket av jungmannen Bengt Arvid Johansson flöt iland den 30.6 och identifierades 1.7 av en kamrat. Befh Siegård kremerades i Hälsingborg den 27.6.

ADA GORTHON 22.6.42

En av rederiet bekostad minnessten avtäcktes den 30.8.42 på stranden innan för förlisningsplatsen vid Bläsinge i Norra Möckleby socken. Ett hederskompani paraderade,kransar nedlades, försvarsområdesbefälhavaren överste E.Grafström och pastor Willstrand talade om "Havets hjältar" och "Nationens tacksamhet" , Kronobergs regementes musikkår spelade "Stridsbön", Närmare Gud till dig och Mina levnadstimmar stupa... Efter "Sverige" och psalmen "Oss välsigna och bevara" avslutades det hela med Kalmar regementes paradmarsch. -

Först maj 1963 klarlagt att ubåten var rysk

I maj 1963 avslöjade ryska överbefälhavaren för Östersjöflottan under kriget, amital V.F.Tribuc, i Västtyska tidskriften "Marine Rundschau" att det var ryska ubåten SC317 som sänkte Ada Gorthon den 22.6.42 och anföl,ss Galeon den 1.7 och Fortuna den 4.7.

Ryska ubåtsoffer i Östersjön 1942

16.6 vid Bogskär ss Argo av Mariehamn på 2153 brton - (SC 317)
19.6 NW Gotland ss Orion av Köpenhamn 2513 brton B 19 (Inbogs.t.Visby)
22.6 Ölands ostkust ss Ada Gorthon av Hälsingborg på 2399 b ton b.17(sc317)
5.7 W Memel ss Anna-Katrin Fritzen av Emden 676 brton B.-10 (SC 320)
8.7 Hanöbukten ss Otto Cords av Hamburg 906 brton B -10 6 döda(SC 317)
9.7 utanför Norrköping ss Margareta av Stockholm 1272 brton (S7)
11.7 utanför Västervik ms Luleå av Stockholm 5611 brton (S7)
30.7 N.Libau ss Käte av Stettin 1599 brton B -22 (S7)
5.8 Estniska kusten Finska ss Pohjanlahti på 682 brton -(S7-artilleri)
18.8 C.F.Liljevalch av Stockholm 5492 brton (SC 320)
11.9 Bottenviken Finska ss Hera 1379 brton (S9)
12.9 -"- Finska ss Jussi H 2323 brton (S9)
13.9 I Ålands Hav Finska ss Bonden 695 brton (Sc407 eller Lembit)
22x9xMx8txxxmXxxex
27.9 W Vargö Tyska ms Anna W. på 290 brton (Sc 406)
29.9 N.Stolpmünde SS Franz Rudolph av Stettin 1420 brtonB.06 (Sc 310)
14.10 Mellan Ystad -Bornholm ss Jacobus Fritzen,Stettin 4090 ton B909
26.10 Ålands Hav Finska ss Betty H. 2478 brton (SC 304)
28.10 Oxelösund ss Bengt Sture av Trelleborg 872 brton
6.11 N Swinemünde SS Elbing IX av Elbing 467 brton B.1891
19.11 N. Utö SS Hindenburg av Hamburg 7880 brton B -21 -Hapag
30.11 N.Stolpmünde ss Maggie av Duisburg 325 brton B -21
2.12 W Memel Tyska ss Dirchau på 762 brton
7.12 NO Rixhöft,Danzigbukten. MS Holstein av Kiel 134 brton B 07
9.12 Vid Nidden:memel ss Edith Bosselmann av Hamburg 952 brton B-20

ADA GORTHON 22.6.42

Historik

Lastångare på 2399 brtin byggd 1917 vid N.V.Boeles Scheepswerven i Bolnes Holland av stål. (Ex H.Unér, Vettern, Signe) L. 88,7 B. 13.4 Tillhörig red AB Gefion (Joh.Gorthon) i Hälsingborg. 3950 dw. 900 ihkr. Enkeldäckad av three-island-typ. En mast pm backen, en på poopen och ett par bompålar på fför-resp akterkant av midskeppsöverbyggnaden. 4 luckor, 6 ångwinscar, 6 bommar. Byggdes 1917 som Signe för red AB Kattegatt (Herman Svensson) i Hälsingborg men övertogs redan 1918 av red AB Helsingborg vara aktiemajoritet samma år övertogs av red AB Transatlantic i Göteborg. En kort tid gick fartyget under namnet Vettern.Såldes nov 19 till konsul Robert Göhle i Norrköping och fick namnet H.Unér. Kom till sist, efter års uppläggning, i juni 22 i red AB Gefionsägo och omdöptes till Ada Gorthon. Fartyget inropades på ex. auktion på Norrköpings stadsfogdekontor,liggande i Malmö industrihamn. Saluvärderad till 375000, intecknad för 835000 kr. - Kapten Nils B.Siegård,som omkom, var den 16.11.39 befh på B.O.Börjesson och övertog Ada Gorthon den 17.1.40 - Den 9 April 1940 var Ada Gorthon på resa i Barlast Hälsingborg-Blyth och låg på Bergens redd xxxxxxxxxxxxx då order kl 01.30 natten till den 9.4 kom att mörklägga helt då en främmande krigsmakt närmade sig hamnen. Snart var fartyget mittuppe i krigshändelserna. Liksom alla fartyg i hamnen kvarhölls hon av tyskarna,helt avskuren från all kontakt med omvärlden. Besättningen hade bara att avvakta ombord . På tysk order avgick Ada Gorthon den 11 maj till Stavanger, och den 13.5 kom order att fartyget i tysk konvoj skulle avgå till Cuxhaven. Besättningen protesterade men vägrades att gå iland. Kl 21.30 avgick Ada Gorthon med tysk prismanskap på bryggan och tysk flagg akter. Anlände till Cuxhaven den 15.5 och kom kl 06.15 den 16,5 till Strandhafen i Hamburg. Den 22.5 fick kapten Siegård besked från Prisenhof att fartyget frigivits. och Ada Gorthon kunde i Emden lasta 1300 ton koks för Halmstad. 23.1- 8.2.42 låg Ada Gorthon fast i isen SO Häradsskär på resa Oxelösund-Kiel medjärnmalm.Fick roderskada och assisterades 8.2 kl 09 av isbrytare in till Oxelösund. - Ada Gorthon förde då hon sänktes 22.6.42 svenska flagg och hade namnet och Sverige målat på sidorna men inga vertikala blågula band och ingen svensk flagga.Veckan före Ada Gorthons sänkning rapporterade Finska högkvareterat att finska sjöstridskrafter i samverkan med flyg sänkt 6 ryska ubåtar som försökt bryta sig ut västerut i Finska Viken vartill 7 ubåtar skadats, "några av dem dödligt." - Den 30.6 42 förnekade sovjetregeringen all kännedom om att en rysk ubåt skulle ha sänkt Ada Gorthon.

GUDRUN 22.6.42

HÖGTRYCKSCYLINDERN I MASKIN SPRÄCKT VID MINEXPLOSION I ROTTERDAMKONVOJ.

Journalutdrag.

Mån 22.6.42 på resa Luleå-Rotterdam med full last av Järnmalm i tysk konvoj inträffade i höjd med Ameland en mycket kraftig explosion c:a 300 meter från Gudrun då en magnetmina bragtes att explodera av en s.k. Sperrbrecher som gick med i konvojen. Efter detta tillfälle har observerats att såväl roder som styrmaskin fungerat otillfredställande.Rodret har bl.a inte kunnat läggas helt inborde,vare sig på återstående delen av resan eller på resan till Göteborg med kokslast. Göteborg 2.7.42

H.J.Bengtsson E.Th.Nilsson
1e styrman Befh

Maskindagboken

Mån 22.6 03.30 inträffade en explosion i fartygets närhet varvid maskinen stoppade men fortsatte att gå omedelbart därefter. En hård stöt märktes i H.T-cylindern.

Tis 23.6 i Rotterdam.Öppnat H.T-cylindern och funnit en spricka i manteln på förkant i övre flänsen.Kannan togs upp och isoleringen avlägsnades för inspektion. Sprickan befanns vara vertikal och c:a 6″ lång.

B.Andersson B.Eriksson
2e maskinist Övermaskinist

Provisorisk reparation i Rotterdam

J.H.Meyer & de Jong i Rotterdam besiktigade 23.6 i Waalhaven och förordade reparation av cylindern,vilken utfördes av Rotterdamsche Droogdok Maatsch. för FL 280:- Sprickan borrades i underkant för att förhindra förstoring

---

Besiktningsinstrument 4.7.42 Lindholmen

Ing.Sten Haeger förordat prov.rep av cylindern i avvaktan på tillverkning av en ny cylinder samt nogfrann undersökning av hela cylinderblocket,vevaxeln med lager,buntlagret, bv etc.
Vid lyftning av rodret befanns bottenbrickan ha spruckit i bitar och rodertapparnas bussningar av pockenholz vara nerslitna och delvis spruckna. 4 bussningar måste förnyas,4 tappar omsvarvas. Inga skador på styrmaskin.
Båda ankarklysen befanns ha spruckit vertikalt från överkant och c:a en meter nedåt,synbarligen på grund av chocken vid explosionen. Båda klysen med trummor måste förnyas. Vidare hade en teakdörr till eldarnas tvättrum i poophuset slititsl oss vid explosionen.Dörren måste förnyas,ramen rep.
Stora avloppsröret mellan L.T-cylindern och kondesnorn blivit läck i fälnser Måste ompackas med nya bultar.
Gudrun låg i docka vid Lindholmens varv 3-7-7-42 för bl.a bottenmålning och rep. för rederiets räkning, som ksotat 10935:-
Ny HT-cylinder beställts för ett pris av 17060:- kr

SKANDIA 22.6.42

Ny H.T.-cylinder insatt mars 1943

24.2.43 kom Gudrun till Lindholmenxxxxxxxxxxxxx för insättning av den nya HT-cylindern och reparation av kondesnorn som sedan 22.6.42 inte fungerat tillfredställande. Visat sig att kondern var sprucken och att 19 tuber måste förnyas liksom 500 bussningar, en reparation som kostat 2220:-
Nya HT-cylindern kostat 17060:- = totalt 19280:-
Gudrun låg i docka 15-17.3 och lämnade varvet den 19.3.
Sten Haegerskrev 31.5.43 till SKN att sprickan i kondensorn uppdagats strax efter avgången från Lindholmens varv den 15.7.42 och att skadan införts i maskindagboken. En typisk minsprängningsskada som uppkommer genom kraftiga skakningar och vibrationer i skrovet.

Assurans

SKN ersatte	22.12 42	rederiet	med 13168:43	för skador
-"-	11.2.43	rederiet	med 8530:-	för ny HT-cylinder
-"-	24.5.43	-"-	med 842:50	för kondensorreparationen.

Historik

Se Gudrun 30.4.43 Minsprängd

NORMANDIA 23.6.42

LÄCKAGE I ALLA HYTTER MIDSKEPPS EFTER NATTLIG BOMBRAID MOT EMDEN.

Journalutdrag.

Tisdag 23.6.42 liggande i Emden efter malmlossning utsattes hamnen och dock anläggningarna för ett mycket häftigt flygbombardemang..Flera bomber exploderade starx akter om fartyget som skakades våldsamt av tryckvågorna. Skakningarna fortsatte hela anfallet mer eller mindre kraftigt beroende på explosioner i närheten. Tankar och rännstenar pejlats men befunnits täta. Större och mindre bomb- och granatsplitter fallit ner på fartyget under hela anfallet. Flera mondre,skarpa bucklor uppstått å för-och akterdäcket samt diverse mindre hack i båtdäcket. 3 ventilglas krossats i maskinskylightet av nerfallande splitter. Båtdäcket har av skakningarna gått upp i nåten så att läckage uppstått i samtliga hytter. Träskott och garnering mellan hytterna har spruckit och målningen delvis fallit av.Reservation för skador som ännu ej upptäckts. Emden 23.6.42

A.Arvidsson Thor Gädda Adelsson (?)

1e styrman 2e styrman befh

Egna noteringar Raiden

225 startade på kvällen 22.6 för en koncentrerad Bomber Command-raid mot Emden. 195 plan nådde staden och fällde 392 ton spräng- och brandbomber. 6 av dessa plan sköts ner av nattjaktplan. Rexbolagets Lidingö fick 2 rutor krossade på undre bryggan. Natten till den 26.6 skadades ss Frode och Viking i Bremen under en nattraid. (Även Ceylon fått lätt skada 23.6)

SKNEIII 234 Besiktning i Göteborg 1.10.42

Ingenjör Sten Haeger besiktigat för SÅAF.

Fördäck: 5 däcksplåtar riktas på 10 ställen om STB.

Akterdäck: 5 däcksplåtar riktas på 15 ställen om STB.

En relingstrappa förnyas av furu med användande av gamla beslag.

Båtdäck: Däcket drives & beckas STB & BB samt vid akterkant av maskinkappen sammanlagt 952 löpmeter.Däcket i navigationshytten,68 löpmeter, drives och beclas.STB lanterskärm riktas.

Maskinskylightet: 3 ventilglas förnyas.

1e styrmans hytt: Skottet mot salongen skräckt,möbler losstagas och återinsättas, målning. Kostnad 2540:-

Normandia låg vid Eriksbergs varv 27.8.-12.9.43 för reparation bl.a av dessa plåtskador. Övriga skador rep. hösten 1942.

Assurans

SKN ersatt SÅAF med 2223:34 den 7.2.43

NORMANDIA 23.6.42

Historik

Se Normandia 11.8.43 (Kollision med Svend Pii i Brunsbüttel)

Övriga krigshaverier

Mest flyganfall utan askdör och minskakningar.

27.11.42

18.2.43, 15.4.43, 18.11.43, 11.12 43

6.3.44, 5.8 44.

TYNNINGÖ. 25.6.42 2/3 krig

TVINGAD GÅ INOMSKÄRS MED MALMLAST - HÅRT PÅ GRUND 6 DYGN VID HÄVRINGE.

Rapport

Avgick Luleå mån 22.6.42 destinerad till Kiel för order. 7446,6 ton järnmalm Djupg F 24′3′′ - A 24′8′′ 32 ombv.
Grundstött tors 25.6 med 10 knop kl 00.40 i stiltje och medelgod sikt vid Hävringe ,lat. N 58 37′, 0.17 24,3′. Befh på bryggan, utkik på backen. Läck i rum I. Sista ortsbestämning kl 00.27 då HartsöEnskär fyr pejlades i magn N 8° O och Norra Kränkan i magn S 79° W. Därifrån styrt magn N 76° W i 2 dist.mi Orsak:magnetiska störningar. - Flott efter 6 dygn 9 timmar 28 minuter sedan 470 tonmalm lossats ur rum 2 och för egen maskin med assistans av bärgningsfartygen Helios & Poseidon. Förtöjt vid kaj i Oxelösund ons 1.7.

Oxelösund 2.7.42
Torsten Alveskog
Befh.

Journalutdrag.

Mån 22.6 kl 19.40 lättat och avgått Luleå. Lämnat lotsen 21.45 vid Rödkallen.

Tors 25.6 kl 00.05 pejlat Hartsö Enskär fyr i magn N 28° W och Norra Kränkan i magn N90° W .Styrd rv kurs N 88° W till 00.12 då Hartsö Enskär pejlades i mang N 21° W och N.Kränkan i N 90° W. Därifrån styrt rv N 83° W till 00.17 då kursen ändrades till rv N 77° W. Kl 00.27 pejlat HartsöEnskär i magn N 8° O och Norra Kränkan i S 79° W.Kl 00.40 ränt hårt på grund.Tank 1 genast vattenfyllts och i förpiken och rum I steg vattnet mycket fort och var kl 01.30 i nivå med vattnet på utsidan.Omedelbart efter grundstötningen fick fartyget 10 BB slagsida.Båda livbåtarna sjösattes omgående och besättningen beordrades hålla sig klar att lämna fartyget.Tillstånd gavs att de som så önskade kunde få gå i båtarna. Kl 13.15 anlände Poseidon och inledde bärgningsrabetet.Kl 19.30 kom 30 man från land ombord och började lossa malmen från lucka 2 direkt i sjön, ett arbetet som fortsatt hela dygnet. Vid pejling konstaterades läckage i 2ans rännstenar.Senare upptäcktas att detta vatten kom från mindre läckor i skottet till rum I .Sedan dessa läckor tätats med träkilar kunde 2ans rånnstenar länsas. Vind Ost 1-2. Visat sig i dagningen att fartyget stod på grund ½ naut.mil rv 91 från Norra Kränkans fyr.

Fre 26.6 Lossat last överbord ur 2ans hela dygnet utan avbrott för annat än måltidsraster. Bärgningsarbete pågått hela dygnet.Vind Ost 1-2.

Lör 27.6 Fortsatt bärgningsarbete, Vattnet ej stigit någonstans i fartyget.

Sön 28.6 -"- -"- Kl 18.45 anlände Finska Neptunbolagets Helios och förtöjde på BB-sidan. Vind SO 1-2.

Mån 29.6 Under e.m tilltog den sydliga vinden till c:a 3 och ökade sjöhävningen så att Helios måste lämna fartyget.På Kvällen åter avtagande vind/sj

TYNNINGÖ 25.6.42

Tis 30.6 Lämpning av last ur lucka 2 pågått hela dygnet. Resultatlösa försök gjorts att dra fartyget loss, av bärgningsfartygen kl 06 och o8 samt med egen maskin igång. Växlande svag vind.

Ons 1.7 Lossat i lucka 2 midnatt till kl 08 då endast ca 10 ton kvar i rummet. Kl 08 började bärgningsfartygen försöka få fartyget flott.Även egen maskin användes. Kl 10.08 kom fartyget flott.Därefter avgått till Oxelösund med sakta fart under lots ledning. Kl 14.45 förtöjt vid kaj 10 med BB sida till,assisterad av en bogserbåt och båtsmän. Börjat lossa kl 21 med en kran och fortsatt till dygnets slut. - Alltsedan grundstötning en gått framåt i maskin dag ocj natt för att hindra fartyget glida av grundet.

Oxelösund 2.7.42

Befh

Maskindagboken

Ons 25.6 Från föregående dygn full fart framåt. kl 00.40 sakta fart och kl 00.41 stopp.Gått på grund. Börjat länsa från rum 1 & 2 BB. Halv fart framåt 00.55. Msakinen resten av dygnet gått mellan halv och sakta fart framåt för att hålla fartyget kvar på grundet. På aftonen börjat lossa lasten i sjön med winschar från 2ans rum.

Fre 26.6 Ånga på däck till winscharna hela dygnet för lossning.Stundtals länsat från rum 2 BB. Cirkulationspumpens boxar börjat läcka.Vid tilldragning av detta skorrar det inne i huset.

Lör 27.6 Ånga på däck hela dygnet.Packat om boxarna å 2ans winschar. Stundtals länsat från rum 2.Maskin gått ½ och sakta fart framåt hela dygnet. På grund av slagsidan går en del av spilloljan förlorad och buntlager samt omkastningsmaskinen bli hårt påfrestade. Stort slitage på 2:ans winschar.

Sön 28.6 Ånga på däck till lossning hela dygnet. Reparerat 2ans STB winsch. Maskin gått ½ o sakta fart. Länsat stundtals från 2ans maskinränn-stenar.Länsat maskintankarna. Måste ta sjövatten till pannorna.

Mån 29.6 Ånga till lossning hela dygnet. Tillsyn av winscharna. Maskin gått med sakta fart hela dygnet. Stundtals länsat från rum 2. Länsat 8½ ton av bunkerförrådet till Poseidon.

Tis 30.6 Ånga på däck hela dygnet. Sakta fart till kl 06.05,sedan stopp. Kl 06.42 full back, stopp 07.11, full back 07.27, stopp 08.15.Ej kommit av grundet. Fyllt tank 5 och akterpiken. Länsat stundtals från rum 2. När maskin gick full back så lång tid värmde ramlager och två av vevlagren avsevärt och maskinen skakat betydligt.Lämnat 14 ton bunkerkol till Poseidon.

Ons 1.7 Ånga på däck till lossning hela natten. Gjort maskin klar till kl 06. Stand by 08.19.Full back 08.28. Stopp 09.19. Full back 09.25. stopp 09.41. full back 09.58. stopp 10.01.Full back 10.12.Stopp 10.53.

TYNNINGÖ 25.6.42

Kommit loss. Stopp 13.48. Varierande manövrar till stopp 17.17. Väl 14.30 o Oxelösund. Vid den kraftiga backkörningen värmde återigen ramlagren och högtrycks - & lågtrycks vevlager. Oxelösund 2.7.42

Torsten Alveskog Befh

CrewList

Befh Torsten Fredrik Alveskog, Borgaregatan 9,Nyköping,29.6.07 (Juni -38)
1e styrman Charles Fridolf Bertil Hättander, 20.4.05
2e styrman Henry Gunnar Henriksson, 16.9.98 (Febr 40)
3e styrman Björn Rutger Aurell, 29.9.94
Chief Johan Alfred Karlsson, 26.6.93
1e maskinist Karl Anton Olsson, 9.3.01
2e maskinist Oscar Emanuel Wiström, 24.9.02 (5 år ombord)
Stuert Johan Helmer Karlsson, 4.10.03
Kock Nils Hjalmar Gällman, 29.5.96
Kockelev Johan Folke Johansson, 18.4.22
Mässuppassare Rune Bernhard Prezent, 2.7.22
Timmerman Lars Nyman, 26.9.10
Matros John Tode Mauritz Karlsson, 10.10.96
Matros Lars Bertil Kjellström, 30.7.21 (22.6.42)
Matros Karl Holmfrid Karlsson, 4.6.18
Matros Fritz Algot Olsson, 11.5.09
Lättmatros Karl Jakob Mauritz Enwall, 25.7.17
Lättmatros Gustav Victor Säwstrand, 2.7.19
Jungman Gustav Arne Gustavsson, 7.12 22 (20.4.42)
Jungman Tage Verner Johansson, 13.12 23
Smörjare Oscar Gideon Jansson, 4.4.07
Smörjare Martin Tyke Emil Eriksson, 14.10.08
Smörjare Henry Gustav Sundstrand, 6.8.10
Eladre Nils Sture Walter, 19.9.11
Eldare Karl Axel Karlsson, 1.11.10
Eldare Erik Anton Larsson, 27.6.04
Eldare Frans Gustav Petterson, 29.5.90
Eldare Emil Persson, 16.12 92
Eldare Karl Rune Svensson, 27.10.15
Lämpare Arvid Rudolfsson, 22.5.18
Lämpare Paul James Olsson, 10.2.22
Lämpare Erik Torsten Sundberg, 26.7.23.

SKNEIII 234 SJÖFÖRKLARING I MALMÖ 15.7.42

(Protokollet saknas på KK)

Sakkunniga: Hamnkapten G.Winberg & Sjökapten Charles Edgren

forts

TYNNINGÖ 25.6.42

Från SKN jur.kand Lars Waldenström
Rederi och övriga assuradörer läto sig icke avhöra.
Befh ingivt Sjökort nr 239,rättat till 1.5.41,som använts u. resan.

Befh Alveskog: Tynningö f.n. i torrdocka vid Kockums för reparation.- Flera ggr tidigare passerat farkeden ifråga eftersom Tynningö sedan mars 41 gått med malmlaster till Tyskland. Ingen orolighet iakttagits på kompassen före grundstötningen men under dessa resor med malmlast hade ibalnd kunnat förmärkas en deviation av 3-4° på kompassen,olika vid olika kurser. Även befh på bryggan men 2e styrmans vakt.Båda sett att Norra Kränkans fyr vid de å sjökortet med blyerts angivna pejlingarna kl 00.05 och 00.12 visat rött sken,medan fyren kl 00.27 visat vitt sken.Detta vita sken iakttagist så sent som någon minut före grundstötningen. I det ögonblick fartyget rände på grund befann det sig emellertid i N. Kränkans röda sektor och fyren befann sig om BB.Det fanns en möjlighet att vid pejlingarna 00.05 och 00.12 faryget varit söder om N.Kränkans röda sektor och att de sett det vita skenet från Hävringe inre fyr. Sikten var medelgod. Det vore inte helt uteslutet att en sådan förväxling förelåge. Han höll dock inte fö r troligt att båda han och 2e styrman skulle ha tagit miste härutinnan. ((? i blyerta i marginalen))

På vidare frågor uppgav befh: Ingen strömsättning iakttagits efter Grundstötningen. Vid pejlingen 00.27 hade inte Lillhammarsgrundets fyr observerats. Fartyget haderekvirerat lots vid Landsort men ingen lots funnits tillgänglig,~~[illegible]~~. Befh hade tänk medfölja en konvoj som skulle lämna landsort kl 05.00 25.6. Han hade ~~från~~ inte velat riskera att bli utan lots utan styrt mot Hävringe för att få lots ~~xxx~~ och invänta konvojen där. Kursändringarna 00.12 och 00.27 gjorts för att han velat vara säker på att komma norr om Norra Kränkan och gå klar grunden där. Grundstötningen sannolikt orsakats av magnetiska störningar, ev i kombination med strömsättning.

2e styrman Henricsson: Vakt på bryggan vid Grundstötningen men även befh befunnit sig på bryggan.De hade navigerat gemensamt. Henricsson många gånger passerat dessa farvatten med malmlaster.Därvid hade oftast lots medförts ombord. Vanligt att kompassen "snurrat" på flera streck på grund av störningarna från malmlasten under dessa resor. En ganska stor deviationsvinkel förmärkts, men den nu aktuella resan hade han inte lagt märke till om kompassen varit orolig. Tagit över vakten vid midnatt. Lagt ut pejlingarna i kortet 00.05. Fyrarna synts något dimmigt men skenet från N.Kränkan förefallit vara vitt. Kan ha bländats av kompassen innan han tog denna pejling. Hartsö Enskärs fyr kl 00.05 visat grönt sken. Vid nästa pejling 00.12 hade N.Kränkans sken varit klart vitt medan Hartsö-Enskär,såvitt han kunde erinra sig, fortfarande visat grön t sken.Vid

TYNNINGÖ 25.6.42

Även vid pejlingen 00.27 hade N.Kränkans fyr lyst med vitt sken.Denna pejling hade han och befhlagt ut tillsammans. Vid grundstötningen hade Norra Kränkans fyr visat rött sekn och denna fyr var just om BB. Henricsson inte kunnat finna annan anledning till att fartyget satts så mycket sydvart som skett än att magnetiska störningar påverkat kompassen.

På fråga av jur.kand Waldenström huruvida inte den omständigheten att N. Kränkans sken 00.12 synts vitt oaktat fyren hade bort visat rött sken, givit honom anledning till någon reflektion,förklarade H. att inte närmare reflekterat över det. Då 3e styrman överlämnat vakten vid midnatt hade den denne yttrat att N.Kränkan skulle visa rött sken men att skenet verkade vitt på grund av diset. En förväxling mellan N.Kränkans och Hävringe inre fyr fann H. vara uteslutet. Kl 00.27 hade H. inte observerat Lillhammarsgrundets fyr.Den hade inte kunnat siktas trots att man letat efter den. Befh själv beordrat kursändringarna nordvart och Henricsson hade inte någon uppfattning om orsaken till dessa kursändringar.

Jur.Kans Waldenström yttrat att han fann Henricssons förhållande under sin vakt på bryggan anmärkningsvärt.Uppenbarligen hade Henricsson inte ägnat någon uppmärksamhet åt kursen. Han hade över huvudtaget inte gjort några egna iakttagelser eller reflektioner utan hade bara lytt befälhavarens tillsägelser. De sakkunniga frågat Henricsson om denne inte funnit det egendomligt att fartyget på en så kort sträcka som c:a 2′ blivit satt åtminstone 2 streck vid sidan av kursen? Henricsson medgav att detta vore egendomligt men att han vid tillfället ifråga inte reflekterat närmare över det. De sakkunniga upplyst att det vore regel att även om en styrmam hade vakten så hade befh ansvaret för navigeringen om han befunne sig på bryggan. Oavsett detta ansåg desakkunniga det emellertid anmärkningsvärt att Henricsson,såsom vakthavande styrman ,inte gjort bättre iakttagelser än som skett.

Matros Kjellström: Utkik på backen.Medelgod sikt. Inte sett någon fyr förut om BB då han tog vakten kl 24.Strax före grundstötningen hade han strax om BB sett en fyr förut som visat vitt sken.Minns inte om det varit blixtsken eller fast sken. Vid själva grundstötningen hade fyren,såvitt han uppfattat, viast vitt sken.Efter grundstötningen hade han inte lagt märke till fyrskenet.

Jungman Gustavsson: Stått till rors.Inte märkt att kompassen varit orolig före Grundstötningen. Styrt efter kompassen och inte lagt märke till fyrar. C:a 00.30 hade han dock iakttagit en fyr förut om BB och en om STB,båda med rött sken.Efter grundstötningen hade han ej sett dem.

2e maskinist Wiström: 17 år till sjöss. Varit 5 år ombord. Ingen nautisk examen. Vitsordat dagboksutdraget.

forts

TYNNINGÖ. 25.6.42

Befh: Varit hans avsikt att medfölja konvojen innanför 3-milsgränsen. Inte velat ta på sitt ansvar att göra detta utan lots med ett så stort fartyg som Tynningö.Detta hade varit orsaken till att han ämnat ta lots vid Hävringe.

KK Memorial 11.8.42 KK vol 164

Både befh & vakth. styrmannen hava av allt att döma förväxlat Norra Kränkans fyr,vilken vid tiden för pejlingarna icke torde hava varit synlig, med Hävringe Övre fyr. Att så verkligen varit fallet tyder styrmannens uppgifter vid sjöförhöret på att då han konstaterar att det föröver och något om BB kl 00.12 pejlade fyrskenet "varit klart vitt." Hade Norra Kränkan verkligen varit synlig,skulle den ha visat rött blixtsken i sektorn 264,5° - 273,5°. Både befh och styrmannen måste dessutom ha svävat i okunnighet om att Hävringe Övre & Nedre fyrar blivit ändrade i juni 1942.Hävringe Övre fyrkaraktär utgjorde därför inte längre intermittent sken var 10e sekund utan visar sedan den 18.6 klippsken var 3e sekund.Varningsmeddelandet om denna fyrförändring står angivet i UFS nr 19,sid 283 men synes inte själva förändringen av fyrkaraktären ha företagits förrän veckan före grundstötningen. Härvid är dock att märka att meddelandet inte influtit i UFS förrän dagen efter olyckan eller den 26.6. Under för handen varande omständigheter kan förväxlingen av de snarlika fyrkaraktärerna i viss mån förklaras, även om feltaget inte kan försvaras. Hade befh haft vetskap om den förestående fyrändringen borde han ha företagit vissa säkerhetsåtgärder och därvid särskilt lagt sig vinn om att med nedsaktad fart hålla sig i Lillhamarsgrundets vita sektor. Lots stod nämligen att erhålla ett par distansminuter öster om Norra Kränkan,varför befh inte behövt ta det djupt lastade fartyget längre in i den grunduppfyllda skärgården. I detta sammanhang förtjänar det att nämnas,att om befh avsikt verkligen avrit att ansluta sig till konovojen som skulle ha avgått från Landsort tidigt följande morgon,borde han ha legat kvar på samlingsplatsen och där inväntat lots istället för att avvakta konvojen vid Hävringe. Vad slutligen vaktbefälets förmodande beträffar att malmlasten skulle förorsakat osedvanligt stor kompassdeviation,håller detta antagande inte streck. Skulle så ha varit förhållandet hade otvivelaktigt rorsmannen lagt märke till att styrkompassen börjat vandra. Dessutom skulle då båda pejlingarna kl 00.27 ha varit felaktiga,vilket inte varit fallet. Bäringen N7 O rv på Hartsö-Enskär är korrekt,men har den av befälet som pejlade Norra Kränkan (eller Hävringe Övre) begått ett fel på i förstnämnda fall 2 streck = 22° och i sistnämnda på 8°. Detta slarvfel är avgjort klandervärt och måste rubriceras som försumlig navigering.

Ex officio
Bo Bergström
Sjöteknisk konsulent.

TYNNINGÖ 25.6.42

Bärgningsångaren Poseidons skeppsdagbok

Mån 25.6.42 Avgått från Visby 05.05 efter meddelande från Neptunbolaget att Rexbolagets Tynningö strandat vid Hävringe och behövde omedelbar assistans. Fortsatt med högsta fart mot haveristen. Kl 06.50 erhölls radioförbindelse med ss Tynningö som meddelade att hon stod hårt på grund c:a ½' öst Norra Kränkans fyr och var läck i förskeppet. Kl 11.15 passerat Sandsänkans fyr. Kl 12.15 ombordtogs Hävringelotsar.Med sakta fart under lodningar fortsattes mot haveristen. Kl 13 förtöjdes Poseidon längs Tynningös STB-sida. Tynningö stävade ungefär WtN med 10° BB slagsida och förrummet, förpiken och förliga barlasttanken vattenfyllda. Djupg F 19'- A.26'2" . Ångaren hade alltså lyfts högst betydligt.Sedan bärgningsavtal tecknats med befh igångsattes arbetena att få fartyget flott. Djupet lodats rumt om. En pump med 250 tons kapacitet jämte slangar mm satts ombord i Tynningö. Poseidon kl 15.30 startat sin stora fasta centrifuglapump till vilken sedan kopplades 5 st 5" sugslangar till förrummet. Dykare fann fartyget hårt vilande på ett berggrund från en punkt under backens akterkant till en punkt under förluckans akterkant. Från kriet och så långt som fartyget vilade på berget var fartygsbotten om STB uppriven och berget hade delvis krossats av den oerhörda kraft med vilken grundstötningen skett. Neptunbolaget anmodats anskaffa arbetsfolk och materiel för lossning av malmlasten Under f.m klargjordes allt för lossning och när bogserbåten Isbjörn kl 20 anlänt med arbetsmanskapet, 30 man, sattes dessa att kasta lasten direkt överbord från lucka 2. Dykare arbetat från e.m till midnatt med att försöka täta läckorna medelst bastmattor,dock utan något synbart resultat. Pumpningen fortsatts under natten utan avbrott under uppsikt av manskap och befäl från Poseidon. Under dagen rådde laber, senare frisk O. vind.

Fre 26.6 Poseidons fasta centrifugalpump arbetat oavbrutet från förrummet utan synbart resultat.Dumpningen av last pågått oavbrutet med avlösning av arbetsstyrkan kl 07 och 19.30. Dykarna arbetat med tätning 07-19.30. Vid middagstid ostlig dyning varförPoseidon,som hade endast några tum under kölen,måste förhalas några famnar föröver där djupet var något större. Samtidigt förstärktes förtöjningarna. Senare u. dagen utlades ett en-tons varpankare från haveristens BB låring för att förhindra denna att kastas ur sitt läge av vind och sjö.Måttlig, delvis frisk ostlig vind med dyning.

Lör 27.6 Poseidons centrifugalpump arbetat oavbrutet från förrummet. Dykarna i arbete 05- 22 med tätning av bottenskadorna. Lossningen fortsätter dag och natt utan avbrott med byte av arbetarna 2 ggr dagligen. Måttlig ONo vind.

Sön 28.6 Fortsatt pumpning från förrummet, och kastning av last från rum 2

TYNNINGÖ 25.642

utan avbrott.Dykarna i arbete 05-22.Finska Helios anlänt från Oscarshamn 17.30 och kopplat in sin stora fasta centrifugalpump till förrummet,samt sänt ner dykare för att hjälpa till med tätningsarbetet.

Mån 29.6 Pumpning från Poseidon & Helios samt kastning av last hela dygnet. Dykarna nere 05-22- Ingen kontroll erhållits över vattnet i förrummet som kan utlänsas endast omkring en fot. Poseidons trytande kolförråd kompletteretа från Tynningö.Kl 13 tvang ökande sydlig vind med växande sjöhävning Helios att koppla från sina sugslangar och lämna Tynningös sida.Helios förankrades strax akter om haveristen och ombordfördes sin bogserkabel som styvhivades och kunde därigenom, om behövligt, tjänstgöra som varp.Vakter sätts vid pump och slangar för natten.

Tis 30.6 Lämpat last överbord hela dygnet som vanligt.Tynningös slagsida efterhand minskat till 4 BB. Då pumpningen av förrummet trots långvarigt tätningsarbete inte visat ngt resultat,beslöts att göra ett flottagnings försök med förrummet vattenfyllt.Pumpningen stoppats kl 05 och sedan sugslangarna frånkopplats gick Poseidon från sidan och klargjorde för bogsering. Sedan en 5″ stålwire förts ombord på haveristen och fastsatts till pollare på akterdäck gjordes 06.30 ett flöttagningsförsök varvid båda bärgningsfartygen med all kraft drog och knyckte på Tynningö,som själv medverkade i försöket genom att backa vartill det hivades på varpet.Samtidigt fylldes akter barlasttanken och akterpiken på Tynningö för att lätta förskeppet från grundet. Ångaren förblev orubblig och försöket avbröts 08.20.Helios förankardes sedan med styvhivad kabel medan Poseidon förtöjde långsides. En malmskopa rekvirerades för att få bort de återstående 200-300 tonnen malm i rum 2 som låg helt under vatten. Poseidons kolffråd kompletterats från Tynningö.Växlande,tidvis friska vindar.

Ons 1.7 Lossningen fortgått utan avbrott.Dykare fann kl 06 att förskeppet höjt sig c:a 6″ och somslagsidan minskat ytterligare beslöts att göra ett nytt avdragningsförsök. Poseidon & Helios åter börjat dra och knycka och kunde nu svänga Tynningö något fram och tillbaka.Sedan barlastvatten trimmats BB över kunde Tynningö kl 10.05 ryckas loss från grundet och bogseras ut på fritt vatten. C:a 2500 ton malm hade då totalt kastats överbord från rum 2. Sedan bogserkablarna intagits avgick Tynningö under konvoj av bärgningsfartygen och kom kl 14.20 till malmkajen i Oxelösund där haveristen förtöjdes, Dykare konstaterade på e.m. betydande skador i kölplåten, i A-B-C-D stråken på STB sida mellan kriet och en punkt mitt under förluckan där det fanns bucklor upp till 4′djupa, öppna hål med upp till 3′omkrets,krökta bottenstockar och ett stort antal skräckta växlar och nagelhål. Under dagen frisk W vind.

Tors 2.7 Efter magistratsbesikting fick Tynningö tillstånd att efter utlossning av all last utan vidare tätningsåtgärder avgå till reparations-

hamn,varför bärgningsåtagandet ansågs fullföljt. Efter bunkring avgick Poseidon kl 03 Fre 3.7 från Oxelösund och kom till Visby kl 13.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Av ovanstående framgår att Tynningö strandat i ett för vind och sjö utsatt läge varför situationen hade kunnat bli kritisk om det blåst upp.Det var därför nödvändigt att forcera bärgningsrabetet och bärgarna utbyttjade också det fördelaktiga vädret i sådan grad att ångaren blev flottagen utan att ha åsamkats andra skador än de som uppstod vid grundstötningen.

Ombord å bärgnigs ss Poseidon
Oskarshamn 15.7.42
Elis R.Lindgren
Befh

Helios bärgningsrapport

Av denna framgår att grundstötningsplatsen är utsatt för praktiskt taget alla vindar och i synnerhet SW,S och SO vindar.Helios anlänt kl 19.40 den 28.6 och ankrat. Senare förhalat och förtöjt mitt för lucka I BB varefter den fasta centrifugalpumpen tillriggats med 5 sugledningar ner i förrummet och pumpning igångsatts kl 22.35. - Kl 07 den 1.7 var Tynningös slagsida 3 BB.Flottogs kl 12.05,halats ut på djupare vatten varefter kablarna lagts av och intagits. Haveristen låg nu F 19′7″ - A 24′3″ . Endast ca 20 ton malm kvar i förrummet. För egen maskin och med sakta fart konvojerades fartyget in till Oxelösund. Senare på kvällen började lossningen av resterande last. Helios befh var Georg Schultz.

Reparation vid Kockums

Tynningö gick sön 5.7 från Oxelösund till Kockums i Malmö för reparation som var klar den 6.8.42. Den 8.8 kom Tynningö till Oxelösund,lastade malm och avgick 11.8 till tysk hamn. Den 7.9 minsprängdes hon och blev totalförlust.

Assurans

Kostnaderna i gemensamt haveri fördelats genom dispache i Hamburg. Totalt påfördes fartyget 373.166:22 och lasten 99.282:29 kr.
SÅAF översände den 24.8.44 förslag till utredning i haveriet som fastställt kaskoassuradörernas ersättningsskyldighet till 552.331:33 varav SKN ersatte 2/3-delar som krig och SÅAF 1/3-del (= 184.110:44) SKN tidigare utbetalat 275.000:- i bärgarlön plus 2% förskottsprovision och 5% ränta i 20 mån = 303.416:67. Återstod aug 44 för SKN att till SÅAF betala 64.804:22.
Besiktningsinstrument, varvets specifikationer etc saknas i SKN-mappen .

Tynningö minsprängdes och sjönk 7.9.42

TYNNINGÖ 25.6.42

SJÖÅKLAGAREN 28?9?42 infordrat förklaring från befh.

Kapten Alveskogs svar till KK.

Med anledning av KK skrivelse av den 11.9.42 angående orsaken till ångf. Tynningös grundstötning den 25.6.42 får jag anföra följande:
Om vid pejlingen kl 00.27 kompassen varit utsatt för magnetiska störningar av +5 á 6 grader,skulle fartyget befunnit sig 2′rv S 77,5° O från Norra Kränkan och dem därefter styrda kursen burit rätt på grundet. Ytterst få rorsmän uppmärksamma dyl. avvikelser på kompassen,såvida de inte samtidgt styr efter märke. Enligt detta skulle fartyget befunnit sig i Norra Kränkans mörka sektor varför förväxling med Hävrige Övre fyr och N.Kränkan har inträffat då fyrkatarktärerna är snarlika.Lillhammarsgrundets fyr var inte synlig,vare sig före eller efter grundstötningen. Orsaken till att jag inte inväntade eskorten vid Landsort var den, att jag inte villa ta risken att bli utan lots,vilket lätt blir fallet om ett flertal nordgående fartyg/ tar lots där innan lotsar lämnas till fartyg medföljande sydgående eskort. Däremot kan lots alltid påräknas vid Hävringe då trafiken på Oxelösund sommartid är jämförelsevis ringa. Karlskrona 11.10.42
Torsten Alveskog

(Bfh svarsskrivelse av den 11.10 d.å ändrar icke min tidigare fattade åsikt rörande olyckan. STHLm 16,10.42 Bo Berggtröm)
(påskrivet memorialet)

Stämning 21.12 42

Sjöåklagaren Gösta Berglund utfärdade 21.12 42 stämning å kapten Alveskog, som då var inkallad som flaggkorpral med marinpostnummer 3715, för försumlig navigering och vållande till sjöolycka.Instämd till Karlskrona rådhusrätt den 18.1.43 kl 10 f.m för att svara å yrkande om ansvar å honom jämlikt 292 och 293 § Sjölagen.

E.Henriques till Sjöåklagaren,Sthlm 14.1.43

Jag vore dig tacksam om du, sedan målet blivit slutfört och avdömt,ville meddela antingen mig eller Nämnden om resultatet. Jag har nämligen ganska stort intresse av att erfara hur frågan bedömes och jag är därför nyfiken på resultatet. Jag skulle nog bliva något överraskad om Alveskog verkligen blir dömd till ansvar för grundstötningen. Med hälsningar
Din tillgivne
Emil Henriques.

KARLSKRONA RÅDHUSRÄTT 18.1.43

Sjöåklagaren Gösta Berglund & sjökapten Torsten Alveskog kom tillstädes.
Alveskog: Inkallad sedan 1.9.42. Månadsinkomst inkl. familjebidrag 400:25 kr

TYNNINGÖ 25.6.42

400 kronor 25 öre. Det vore för Alveskog okänt att ändringar beträffande fyrarna kunde verkställas utan att denna ändring kommit till samtliga sjöfarares kännedom genom UFS.Emellertid hade A., som läst notisen 772/1942 i UFS nr 19, icke vid tillfället för grundstötningen "reflekterat över" de däri angivna ändringarna. Hanhade varit alldeles övertygad om att den fyr som man från fartyget kunde se hade varit Norra Kränkans fyr. Det låge nämligen närmare till hands att antaga att man sett N.Kränkans fyr än Hävringe ~~fyrx~~ Övre fyr som legat längre bort. Om emellertid en förväxling av fyrarna ägt rum vore detta ursäktligt,särskilt med hänsyn till den omständigheten att obevakade furar ofta, alldenstund de icke dagligen kunde omses, icke visade föreskrivet sken. Alveskog medgåve att han väl mycket satt sin tillit till krysspejlingarna. Det vore i hög grad sannolikt att det vid tillfället rått en strömsättning som "satt båten nedåt" såsom Alveskogs ord föllo.Alveskog hade räknat på att under en tid av 0,6′hava passerat Norra Kränkans vita sektor och därpå komma in i Norra Kränkans gröna sektor Alveskog medgåve att han handlat oförsiktigt. Han hade under navigeringen varit "absolut nykter" .Däremot hade han inte fått tillfälle att "sova ut ordentligt" sedan fartyget lämnat Luleå.
Åklagaren: Vidhöll stämningspåståendet och sade sig icke vilja lägga Alveskog annat till last än att han genom bristande uppmärksamhet förväxlat Norra Kränkans och Hävreinge Övre fyr.

UTSLAG

Rådhusrätten funnit Alveskog skyldig till att genom vårdslöshet ha vållat sjöolycka och dömt honom jämlikt § 293 Sjölagen att till Kronan utgiva 15 dagsböter à 5 kronor.

Tynningö Minsprängd 7.9.42

Historik se detta adtum.

FRODE 26.6.42

TRÄFFAD AV 8 BRANDBOMBER I INDUSTRIEHAFEN, BREMEN UNDER R.A.F- NATTRAID.

Rapport.

Låg förtöjd i barlast vid Kohlenhandlungs lastningskaj i Industriehafen i Bremen då flyglarm gavs kl 01.15 fredag 26.6.42.Strax därefter sattes ett stort bombanfall in mot staden. Kl 01.45 föll en del brandbomber ner ombord och intill Frode där de orsakade bränder och skador.Besättningen,20 man, ingrep omedelbart och lyckades släcka elden.Undersökning vid dagsljus utvisade att 8 brandbomber träffat fartyget.En föll ner i 2ans lucka,skadade först BB gajskinkel,slog igenom garneringen och orsakade en läckande buckla i 2ans dagtank. En brandbomb träffade kommandobryggan om STB,splittrade ledstången till bryggskärmen,slog igenom skärmen och studsade ut från fartyget. En bomb slog in i proviantförrådet midskepps STB efter att först ha slagit av surrningsbommen till STB livbåt och gått igenom båtdäcket.Förrådet utbrändes totalt och all proviant (potatis,grönsaker,konserver) förstördes. Tre bomber slog ner på akterdäckets förkant om BB och skadade lejdaren till bryggdäcket,slog bucklor i järndäcket och satte eld på 12 täckluckor,två landgångar varjämte 2 skärsocksbalkar och en skärstock brandskadades. I 3ans lucka slog en bomb genom skyddsplåten på tunneln och blev sittande i plankorna mellan skydds-och tunnelplåtarna. En bomb slog igenom poopdäcket om BB och satte eld på en hytt intill salongen där all inredning,inventarier och kläder förstördes.Under släckningsarbetet förstörde en del besättningsmän sina kläder.

ss Frode,Bremen 28.6.42
Alf Törnebohm
Befh

Crew List

Befh Alf Edgar Törnebohm,Atterbomsvägen 58,Stockholm, 20.5.97
1e styrman Karl Erik Lindström, Stockholm, 7.8.03
2e styrman Karl.H.Werngren, Stockholm, 4.2.06
Chief S.G.Sjödell, 27.1.05
Maskinist H.L.F.Holmberg, 10.2.02
Stuert J.A.Boberg, 18.6.19
Kock Hjalmar Odehn, 14.9.02
Mässuppassare A.E.M.Arnberg, 18.10.18
Matros V.H.Torsell, 11.3.89
Matros K.E.G.Petterson, 7.9.02
Matros N.J.V.Carlsson, 8.10.19
Lättmatros H.R.G.Magnusson, Malmö, 18.2.19
Lättmatros F.O.Andersson, 10.10.08 (N)
Jungman S.J.I.Karlsgren, 8.8.20

forts

FRODE 26.6.42

Crew list forts

Smörjare E.V.Lundsten, 12.10.12
Eldare U.O.Andrén, 22.4.09
Eldare K.A.Lundin, 11.8.04
Eldare E.O.B.Rudebeck, 21.9.14
Lämpare P.G.Sjödell 28.9.21
Maskinelev G.A.Nilsson, 10.8.24

SJÖRFÖRKLARING PÅ KONSULATET I BREMEN 29.6.42 kl 12.

Sakkunniga: Befh på ss Greth,Julius Karl Hemberg & befh på Mary,Peter Olsson.
Konsulatssektererare C.Aust.
Zum anfang wurde der Rapport om Sjöolycka vorgelesen.Die eingetragenen auszüge wurdenmit dem Schiffstagebuch vergliehen und stimmten. Bei der Brand sind keine Schiffspapiere verlorengegangen. Der Kapitän erklärte er habe dem nichts hinzuzufügen als dass was im Schiffstagebuch stände. Die Sachverständigen hatten keine Fragen an den Kapitän zu stellen. Danach wurde der 1 offizier Lindström Vernommen.Dieser erklärte auf besondere frage dass er dem was in Schiffstagebuch stände nichts hinzuzufügen hätte. Die Schaverständigen hatten auch keine Fragen an den Steuermann zu stellen. Ferner wurde der Leichtmatrose H.R.G.Magnusspn vernommen. Dieser erklärte,er hätte dem nichts hinzuzufügen was im Schiffstagebuch stände. Die Sachverständigen hatten auch keine Fragen an ihn zu stellen. Noch einmal nachgefragt erklärten die Zeugen dass sie nichts mehr zu berichten hätten. Danach wurde die Seeverhandlung abgeschlossen. Bremen den 29.6.42

C.Aust
Konsulatssekterär

KK memorial 13.8.42 EJ för publicering.

Orsak till olyckan:Luftbombardemang. Ex officio.Bo Bergström
påstämplat:" Har ej föranlett åtgärd av sjöåklagaren.
Stockholm, den 24 agugusti 1942.

Besiktningsinstrument SKNEIII 234

Frode anlänt till Kockums i Malmö 27.1.43,reparerade 28.1.-5.2 och låg sedan upplagd i Malmö till 12.3.43. Prov. rep. i Bremen,mest svetsningsarbeten, kostat RM 44:10. Den förstörda reservhytten intill salongen o.a. skador fick vara till reparationen i Malmö -43. Ingeniör Sten Haeger besiktigat 27.1.43 öf.

Reservhytten: Ny skott- & takgarnering med lister,ny korkmatta, nya möbler ny skottlampa, ventilen justeras mm

Bryggan: 10 nya bräder i barriären och 4 meter ny furutopplist.
Stora landsgången förnyas liksom en mindre landgång.

FRODE 26.6.42

Båtdäck STB: Ny surrningsbom till STB båt med kuddar. 2 löpmeter ytterplanka i däcket om STB.

Bryggdäck: Nytt tak på proviantskåpet,reparation av dörren, 26 nya ribbor för luftväxlingen.

Rum 3: 12 nya luckor,12 nya långskeppsskärstockar av trä,BB luftrör repareras.3 Kvms ny plåt på tunneln BB.

Tank 2 : Dubbleringsplåt anbringas på tanktaket.Tanken provas.

Akterdäck: Stringeplåt nr 3 BB förnyas delvis. Ett nytt steg på förliga lejdaren BB.

Diverse på däck: Stringeplåten på Poopdäck BB förnyas 1500x900x8.
15 löpmeter trädäck förnyas.Wirerulle,en stötta,takventil repareras.
160 löpmeter trädäck drives & beckas.

Kostnad: 5870:-

Vid Bombfällningen skadade invemtarier:

1 kikare, 1 mjölkflaska, 1 12-liters emaljpanna, 1 bärkorg, en serveringebricka av trä, en kulört bordduk, ett par ventilgardiner, 2 vita dukar, ett kojöverkast, en yllefilt, 8 servietter, 4 örngott,9 st lakan.

Personliga effekter tillhöriga befh förlorade
vid brand ombord 26.6.42.

1 st vinteröverrock,uniformsmodell, mörkblått kläde	200:-
1 st vintermössa i persian	100:-
1 st overall	25:-
2 par raggsockor för stövlar	25:-
1 par pälsfodrade handskar	25:-
1 reservoarpenna skadats	40:-
1e styrman Lindström fick under släckningsarbetet ett par mörkblå byxor av kläde förstörda	50:-

(Priserna satta av SKN, totalt 465:- SKN ex gratia utbetalat 500:-
Befh och 1e styrman begärt 1000:-)

Assurans

SKN 1.4.43 betalat 204:96 för besiktningen
SKN 10.5.43 betalat 9364:60 för skada & kostnader.

Egna noteringar

Raiden mot Bremen natten till 26.6.42

Vid raiden fick även svenska ss Viking smärre skador. Den av Bomber Command stort upplagda raiden mot Bremen misslyckades på grund av molntäcke över staden när RAF räknat med att det skulle vara klar sikt.Man kunde i juni 42 ännu inte precisionsbomba oavsett siktförhållandena.700 plan nådde Bremen där 85 civila dödades och 40 svårt skadades . 48 plan gick förlorade = 5%.

236 ton sprängbomber fälldes och 21.488 brandbomber.Många av de för-

FRODE 26.6.42

lorade planen kom från Operational Training Units. Inge fler bombraider i denna skala organiserades 1942. Enligt Bomber Command planer skulle raiden koncentreras till 65 minuter totalt med början kl 01.20 den 26.6 och den skulle utföras i tre anfallsvågor. Den första anfallsvågen av. 50 st Stirlingplan och 50 Halifaxbombare skulle bomba Bremens centrum kl 01.20-01.30 och sedan följas av 124 Wellingtonbombare från Group 1 och 3, alla utrustade med Gee. Huvudstyrkan, anfallsvåg 2, skulle anfalla 01.40-01.55 och i detta förband ingickplan från Coastal Command och Operational Training Group. Group 1 skulle anfalla södra delen av hamnen, Group 3 stadens centrum,Group 5 Focke-Wulf fabrikerna.Group 91 stadens södra delar, Group 92 hamnen och Coastal Command bomba Deschimag ubåtsvarv. I en tredje våg skulle sedan raiden avslutas av Halifax- och Stirlingbombare. Bomblasterna varierade från 250kg-bomber till 50 kg antiubåtsbomber , bombningshöjd 8000 fot. - Tvärtemot alla beräkningar hade vinden ändrat riktning före midnatt och Bremen täcktes av moln med endast tillfälliga mindre luckor då raiden började. 117 plan fällde sina bomblaster helt i blindo med stöd endast av Gee-apparaturen. Anfallsvåg två bombade de bränder som kunde ses.Emdast ett Halifaxplan gick ner till 3000 fot och bombade visuellt. 44 bombplan kom aldrig tillbaka, 5 Coastal Commandplan försvann också. 65 bombplan återkom i skadat skick,därav 10 som skadats av nattjaktplan och ett som träffats av brndbomber från ett eget plan ovanför. Av 32 Whitley-bombare gick 4 förlorade, av Wellingtonbombarna gick 17 förlorade eller 11%. Nästan alla dessa plan hade flugits av piloter som fortfarande var under utbildning. Minst 2 plan förlorades sedan bensinen tagit slut. Spaningsplan kunde 27.6 konstatera stora skador på Focke-Wulffabrikerna och stora områden förstörda av bränder i utkanterna av Bremen men i hamnområdet föreföll ingenting ha skadats.Den stort upplagda raiden bedömdes som " a complete failure". 1942 såg ingen upprepning av 1000-plansraiden mot Köln i maj 1942. Den 31.7 bombade 230 plan Düsseldorf och nästa raid i den storleksordningen kom inte förrän natten till den 23.5.43 mot Dortmund.

GEE var en experimentell tidig radarutrustning som skulle möjliggöra för bombplan att med ganska stor säkerhet bomba mål som doldes av mörker eller moln.

==

Historik

Se Frode 18.1.44 Grundstött vid Nidingen
Se även 29.7.41 & 17.4.44

VIKING 26.6.42

TRÄFFATS AV TRE BRANDBOMBER I BREMEN - SAMMA RAID SOM FRODE.

Journalutdrag.

Liggande i Bremen fredag 26.6.42 från kl 00 till 03 bombanfall.Omkring kl 01.30 fälldes en mängd brandbomber varvid 3 st föll ombord på Viking. En bomb föll ner i Lucka I och brände därvid en del av garneringen. Fartyget tomt efter att ha lossat sin malmlast och låg nu i väntan på kajplats för kollastning. En annan bomb föll ner på poopen om BB och brände upp trädäcket på c:a 8 dm omkrets samt skadade rorledningsrännan. Den tredje bomben gick rätt igenom trä- och järndäcket på poopens förkant och blev liggande på durken i salongen,dock utan att explodera. Den kastades överbord av befälhavaren som befann sig i salongen. Tyget å soffan i salongen blev dock skadat.

Blomquist Fredriksson Ombord 5.7.42
1e styrman 2e styrman Hammarström

Besiktningsrapport

Sjökapten Anders Edgren 8.1.43 besiktigat vid Finnboda varv.

Salongen: Takpanelen repareras och målas,soffan repareras och omklädes helt

Poopdäck: 5 däcksplankor kapas och förnyas på förkant STB på 2 ms längd Järndäcket under riktas och dubbleras över bombhålet. Däcket drives och beckas 20 ms.

BB sida akter: Hukplankan förnyas 2,6 meter. 6 plankgångar förnyas på en medellängd av 2 meter vardera. Slitrännan till rorledningen förnyas Takpanel & balkklädsel i 1e styrmans hytt repareras och soffan omklädes.

Rum I: 20 kvms garnering förnyas. Spricka i maskintanktaket svetsas.

Reparationskostnad 2310:- kr

Assurans

SKN ersatt eredriet med 1740:- den 20.10.43

Historik

Se Viking 24.6.44 Bombad
Andra krigshaverier: 5.4.43 minskakning & 26.11.43 bomdad

MARIA GORTHON 26.6.42

FLYGATTACK VID BORKUM - PLANET SKÖTS NER AV KUSTBATTERIER KORT DÄRPÅ.

Rapport

Tors 26.6.42 till ankars vid Borkum på resa Luleå-Emden med last av järnmalm blev fartyget kl 03.30 beskjutet med kulsprutor av ett mycket lågt flygande plan som utsattes för intensiv luftvärnseld från kustbatterier och sköts ner brinnande cirka 500 meter från fartyget omedelbart efter det vi ut satts för beskjutning.Hål och märken upptäckta å brädgångsplåtar,däckshus, BB utsida samt lastbommen till 2an genomskjuten.

N.A.Nilsson 1e styrman

F.Andersson 2e styrman

Ombord 27.6.42 J.F.Günther Befh

Besiktning afloat vid Kockums 9.7.42

Ingeiör Sten Haeger besiktigat för SÅAF.
"Ett utländskt plan beskjutit fartyget."
16 kulhål i bordläggningen om BB igensvetsats. Kostnad 400 kr.
Anmärkning: Den vid ovannämnda tillfälle genomskjutna lastbommen hade tidigare reparerats

SKN ersatt rederiet 15.2.43 med 400:-

Egna noteringar

HISTORIK

Lastångare på 1572 brton byggd 1930 vid Öresundsvarvet i Landskrona av stål L 79 B. 12,3 Tillhörig red AB Gylfe (Stig Gorthon) i Hälsingborg. Byggdes av varvet på spekulation och såldes till Stig Gorthon strax före sjösättningen den 16.11.29 (Kösträckt 4.2.29) Lev febr 1930. 2900 dw. 750 ihkr tripleexpansionsmaskin av varvets fabrikat. 9½ knop på last. 9.4.40 blev Maria Gorthon på resa Göteborg-Bergen-W.Harlepool i barlast fast i norsk hamn och fick först 11.5 tillstånd att i tysk konvoj avgå i konvoj längs Jyllans västkust mer till Cixhaven och sedan till Hamburg.Fartyget frigavs den 24.5,intog kokslast i Emden och anträdde 29.5 hmeresan till Hälsingborg. -3.4.41 fick hon smärre skador på backen då hon i isbrutarkonvoj mellan Visby och Landsort törnade mot framförgående ångare.- 28-4.42 kolliderade Maria Gorthon i Binnenhafen ,Brunsbüttel med en motorläktare som låg förtöjd rätt akterut vid kajen och fick halva rodret bortslitet,roderbladet böjt 25° åt BB o.a skaor.Motorläktaren sjönk. Hård vind under rundsvängning orsakade kollisionen. - 18.7.43 på resa i konvoj Rotterdam-Luleå utsattes Maria Gorthon för flyganfall men undkom utan skador. - På resa Gdynia-Stockholm med last av 2605 ton kol gick Maria Gorthon kl 00.15 tors 23.1.47 med 8 knop över ett outprickat vrak ,troligen av ett lasarettsfartyg,2½' öster

MARIA GORTHON 26.6.42

om Gdynias pirar. Hamnlotsen hade sagt att minst 5 vrakbojar sedan den 15.1 var satta ur funktion av isskruvning och att han själv inte kände till alla vraks exakta lägen. Det var mycket mörkt med grov sjö och disig luft. B fh Johan Adolf Persson, Brunnby (sedan 17.7.46) hade inte varit på dessa farvatten på flera år. Svårt läck i förrum och eldrum vände ångaren om och rändes sjunkande på en sandbank innanför pirarna, medan besättningen stod vid livbåtarna med flytvästarna på. Maskinrummet utrymdes medan maskinen ännu gick strax innan ångaren med svår slagsida rändes på grund. En bogserbåt tog upp alla ombord. Kl 03.10 kantrade fartyget och blev liggande med 50° BB slagsida till hälften sjunket och med botten uppriven under rum 1 och 2. Nordstjernan? Nyttunbolaget sände ner Hermes från Oxelösund till Gdynia. Större delen av besättningen återvände 10.4 47 via Sassnits till Gdyna och gick ombord i Maria Gorthon igen den 15.4. Hon bogserades sedan till Öresundsvarvet för reparation. - I maj 1951 såldes Maria Gorthon för 1.400.000:- till rederi AB Brubor i Hälsingborg och fick namnet Mergus. I maj 1962 lades ångaren upp i Landskrona och såldes i juli samma år som Brubors sista fartyg för 594500 kr till ett rederi Torre del Greco, Italien och lämnade sverige som Maria Pompei.

Se även flygattack 18.7.43